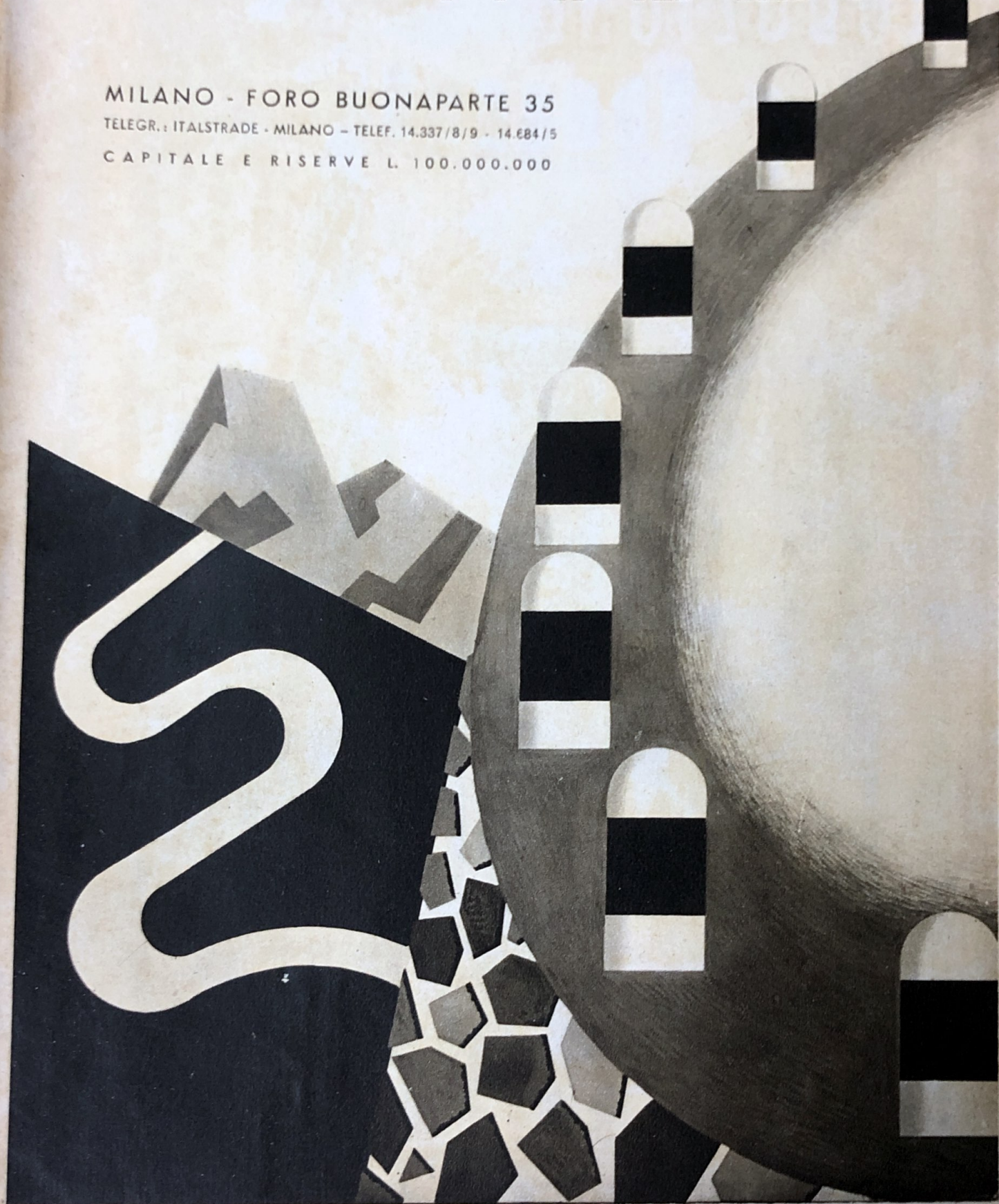
LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DELLA CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA

ANNO XLVIII - NUMERO 7

LUGLIO 1942 - XX E. F.

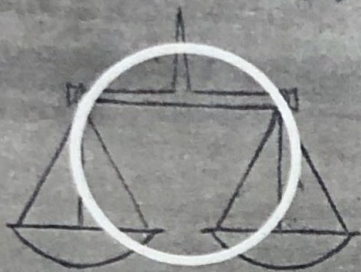
ITALSTRADE S.A
MILANO - FORO BUONAPARTE 35
TELEGR.: ITALSTRADE - MILANO – TELEF. 14.337/8/9 - 14.684/5
CAPITALE E RISERVE L. 100.000.000

ANNO XLVIII
1942 - XX

LE VIE D'ITALIA

Numero 7
LUGLIO

SOMMARIO

ABBONAMENTO A "LE VIE D'ITALIA"
Italia, Impero, Albania, Possedimenti e Colonie: Abbon. annuo L. **26** (Estero L. **46**)
Abbonamento semestrale L. **13** (Estero L. **23**)
Per i versamenti nel Regno: CONTO CORRENTE POSTALE N. 3/98 MILANO

CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA – CORSO ITALIA, 10 – MILANO

VITA DELLA CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA

CTI

L'ALBO DELLA GLORIA

Soci della Consociazione Turistica Italiana caduti nella presente guerra, compresi nell'elenco dei Caduti pubblicato dal Quartier Generale delle Forze Armate il 10 maggio 1942-XX. Ai gloriosi Combattenti e alle loro famiglie va la commossa imperitura gratitudine della Patria.

R. ESERCITO:

Gargia Dott. Giovanni, Capitano Medico.
Lubin Nico, I Seniore.
Martina Vito, Capitano.
Palestini Dr. Primo, Ten. d'Artiglieria.
Palestra Mario, Caporal maggiore.
Razeto Orazio.
Sbano Geom. Marco, Tenente.
Sbrizzai Silvio, S. Tenente.
Soffritti Adolfo, Colonnello d'Artiglieria.
Tuci Dr. Francesco, Tenente.
Turinetto Aldo, S. Tenente degli Alpini.
Valeriani Gino, Maggiore.

R. MARINA:

Bertamino Erasmo, Ten. Genio Navale.
Raccanelli Vittore, Capitano di Fregata.
Stagnaro Emanuele A., Capitano marittimo.

R. AERONAUTICA:

Garbellini Giordano, Maresciallo Pilota.
Rossi Gian Carlo, Sergente Pilota.

Avete belle fotografie dell'Umbria?

Mentre si sta ultimando la distribuzione del volume « Roma, Parte II » della collana « Attraverso l'Italia », già s'inizia la stampa del volume « Lazio », che sarà distribuito in dono ai Soci per il 1943.

Per il 1944, la Direzione della C.T.I. ha stabilito di distribuire il volume « Umbria », e già da tempo è in corso il lavoro di raccolta del materiale fotografico, dal quale saranno scelte le 400-450 illustrazioni dell'opera.

Come per i volumi precedenti, la C.T.I. si rivolge alla collaborazione dei propri Soci fotografi, affinché vogliano mettere a sua disposizione le loro migliori fotografie della regione. Infatti, volendo offrire, nell'opera in preparazione, un'idea il più possibile completa delle bellezze e delle attrattive della regione, è necessario scegliere non solo tra le collezioni delle principali Case fotografiche e degli Enti ufficiali, ma anche tra la produzione dei fotografi locali e dilettanti, che spesso colgono con senso d'arte aspetti e momenti trascurati dal professionista.

Saranno, perciò, gradite fotografie di qualsiasi formato, purché assolutamente nitide, che rappresentino qualche aspetto pittoresco o comunque notevole delle città, dei borghi, dei paesi, chiesette e cappelle isolate, monumenti e opere d'arte, ville, panorami e paesaggi, fenomeni e bellezze naturali, costumi, ecc.

Le fotografie scelte saranno pubblicate col nome dell'Autore e verranno compensate con L. 25 ciascuna; quelle non scelte, qualora gli Autori non ne chiedano la restituzione, saranno passate all'Archivio Fotografico della C.T.I., nell'eventualità che esse possano servire per altre pubblicazioni del Sodalizio.

La "Campagna del mezzo milione".

Comunichiamo i nomi dei fortunati Propagandisti ai quali, in questi ultimi 4 mesi, è toccata in sorte una copia dell'*Atlante Fisico Economico d'Italia*.

Tra i possessori dei « Buoni-Premio » compresi fra i numeri 8650 e 8700 la sorte ha favorito: il Cap. Giuseppe Rodriguez, Console Aeronautico della C.T.I. per la Scuola Specialisti R. Aeronautica di Varese (num. estratto: 8609) e il prof. Vincenzo Celesti, Console Scolastico della C.T.I. per il R. Istituto Tecnico Nautico « Antonio Elia » di Ancona (num. estratto: 8687).

La « Campagna del mezzo milione » si chiuderà il 30 settembre p. v.: seguirà l'assegnazione di altri premi ai propagandisti, secondo norme che verranno comunicate in tempo utile.

"Le Vie del Mondo".

Ecco l'interessante sommario del fascicolo di luglio: R. TRITONJ: *L'avvenire della Russia e le possibilità della Siberia*. – G. LANDRA: *Peregrinazioni nella Transilvania meridionale e nel Banato*. – P. GHIGLIONE: *Borneo primitivo*. – C. SANTOPONTE: *Le Isole Andamane*. – G. MAZZINI: *Gli Araucani*. – A. PEREGO: *I Sakai della Malesia – Attualità internazionale – Di Paese in Paese – Cronache della guerra*.

L'abbonamento a « Le Vie del Mondo » è di L. 51,50 (Estero L. 76,50). Essendo però esauriti i numeri di gennaio e febbraio 1942, si accettano soltanto abbonamenti per il periodo marzo-dicembre, al prezzo di L. 43,50. Un numero separato L. 5.

Consoci,

avete ritornato alla C.T.I. la scheda annessa al fascicolo di maggio de "Le Vie d'Italia", per la votazione dell'Assemblea Generale? In caso negativo, fatelo oggi stesso, perché la scheda deve pervenire alla Consociazione al più tardi il 31 luglio prossimo. L'importanza delle proposte all'ordine del giorno e il particolare momento esigono che i Soci partecipino, nella misura più larga possibile, all'esercizio del loro diritto di voto.

TURISMO

La morte del Presidente dell'Alleanza Internazionale del Turismo.

Una notizia che addolorerà quanti seguono il movimento turistico internazionale è quella della improvvisa scomparsa, a 65 anni, del prof. dott. Henri Henneberg, Presidente Centrale del Touring Club Svizzero e Presidente dell'Alleanza Internazionale del Turismo.

Henri Henneberg, tempra di scienziato e figura di gentiluomo, pur dedicandosi appassionatamente, e con brillanti risultati, alla professione medica e all'insegnamento universitario, nutriva fervida la fiamma dell'idea turistica. Già nel 1897, un anno dopo la fondazione del Touring Club Svizzero, il suo nome appariva fra i primi aderenti alla Sezione Ciclistica. Egli fu sempre un fedele del Sodalizio svizzero, e il suo Consiglio d'Amministrazione lo chiamò, nel 1905, alla presidenza centrale. L'Henneberg ebbe una parte importante non soltanto nel campo del turismo nazionale svizzero; ma seppe anche guadagnarsi rapidamente la fiducia e la considerazione dei centri turistici internazionali, e nel 1929 l'Alleanza Internazionale del Turismo (A.I.T.) – che raccoglie, o almeno raccoglieva fino allo scoppio della guerra, tutte le Associazioni turistiche del mondo, con un complesso di oltre 10 milioni di associati – designava in Henri Henneberg il proprio Capo. Da allora egli diresse i lavori dei supremi organi dell'A.I.T. e soprattutto le Assemblee Generali del 1930 a Istanbul, del 1931 a Budapest, del 1932 a Copenaghen, del 1933 a Roma, del 1934 a Londra, del 1935 a Stoccolma, del 1936 a Monaco, del 1937 al Marocco, del 1938 a Berlino e a Lussemburgo.

Al T.C.S. giunga la rinnovata espressione della nostra viva partecipazione al suo grande lutto.

Le strade statali della Dalmazia e della provincia di Lubiana.

Con recente R. Decreto sono state declassificate dalla rete delle strade statali le due strade sottoindicate:

Strada statale N. 125 « Litoranea zaratina » dall'ex confine verso Cosino all'ex confine presso S. Elena;

Strada statale N. 136 « Mediana zaratina » dal porto di Zara all'ex confine verso Murvizza.

La strada statale N. 137 « Orientale zaratina », dal porto di Zara all'ex confine verso Zemonico, perde la numerazione e denominazione suddette per costituire, insieme con altre strade di cui appresso, una nuova arteria chiamata strada statale N. 135 « della Dalmazia ».

Col medesimo R. Decreto sono state classificate nella rete delle strade statali le sotto elencate strade, con le numerazioni e denominazioni appresso indicate:

Strada ex confine presso Caccia-Planina-Kalce-Lubiana - Skofljica - Novo Mesto - Kostanjevica - confine di Stato;

Strada Lubiana-confine di Stato verso St. Vid;

Strada Lubiana-Jezica-confine di Stato.

Le dette tre strade entrano a far parte della statale N. 58 « delle Grotte di Postumia », la quale assume il nome della strada « della Carniola » e il cui completo percorso è stabilito come segue: « Innesto con la N. 14 presso Trieste - Opicina - Sesana - Storie - Senosecchia - Prevallo - Postumia - Planina - Kalce - Lubiana - Skofljica - Novo Mesto - Kostanjevica - confine di Stato, con le diramazioni Lubiana-confine di Stato verso St. Vid e Lubiana-Jezica-confine di Stato;

Strada Skofljica-Kocevie-Pirce-confine di Stato, che assume la numerazione di 58 bis;

Strada Novo Mesto-Metlika-confine di Stato, che assume la numerazione di 58 ter;

Strada ex confine presso Grude-Kalce, la quale entra a far parte della statale N. 56 « di Gorizia e di Aidussina », il cui completo percorso è stabilito come segue: « Udine-Gorizia-Aidussina-Zolla-Kalce »;

Strada ex confine-Hotedersica-Kalce, la quale entra a far parte della diramazione Godovici-ex confine della statale N. 57, il cui completo percorso è stabilito come segue: « Godovici-Hotedersica-Kalce »;

Strada Susak-Mrzla Vodica-confine di Stato, la quale entra a far parte della statale N. 14 « della Venezia Giulia », il cui completo percorso è stabilito come segue: « Venezia (Mestre)-S. Donà-Portogruaro-Cervignano-Monfalcone-Trieste - Obrovo - Mattuglie - Fiume - Susak - Mrzla Vodica - confine di Stato »;

Strada Susak - Buccari - confine di Stato, la quale assume la numerazione 14 bis;

Strada ex confine - Zemonico - Bencovazzo - Scardona - Sebenico - Verpoglia - Traù - Spalato - Stobrec;

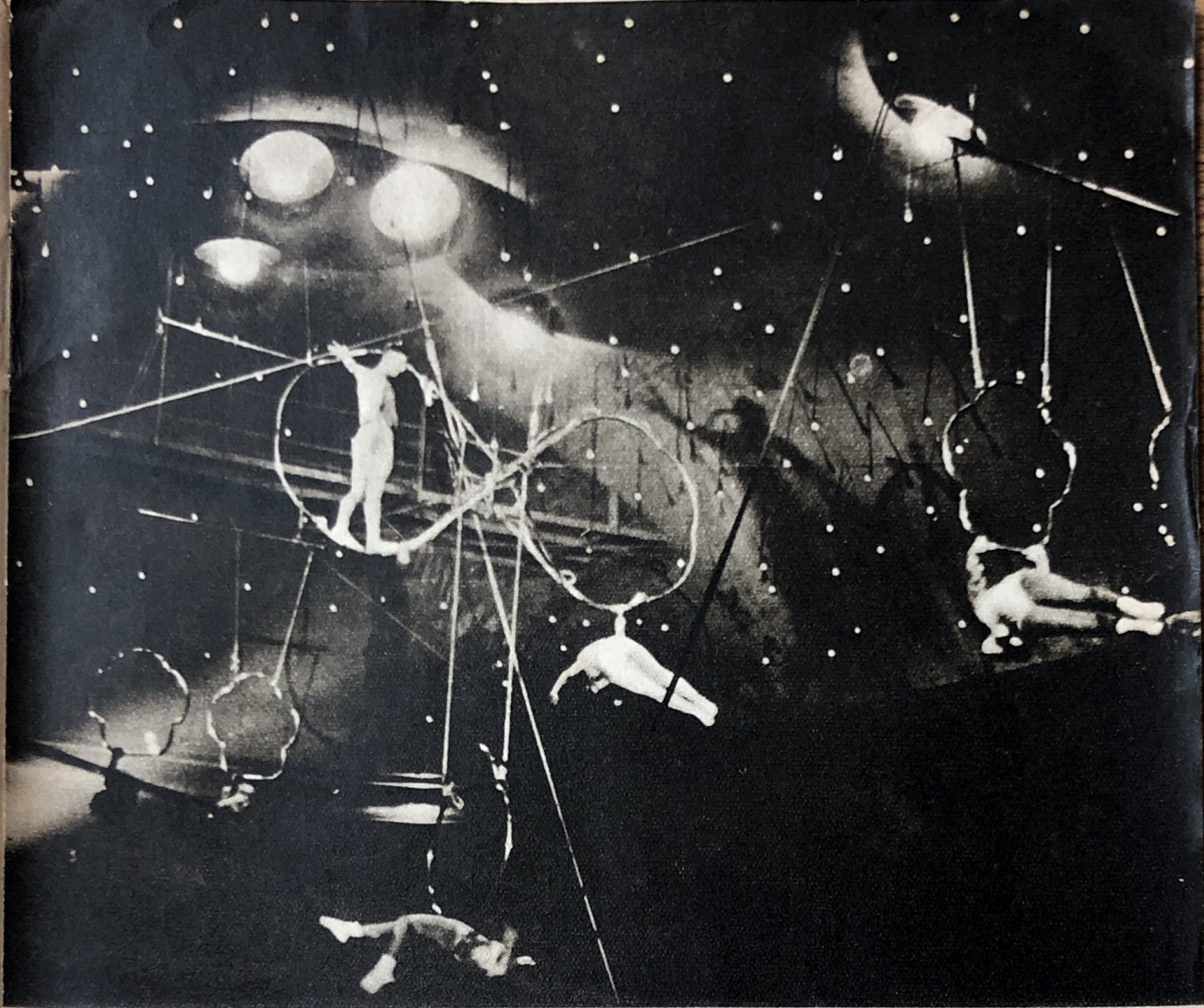
Strada Bencovazzo - bivio Carino;

Strada bivio Gulin - confine croato;

Strada Salona-confine di Stato verso Kliss.

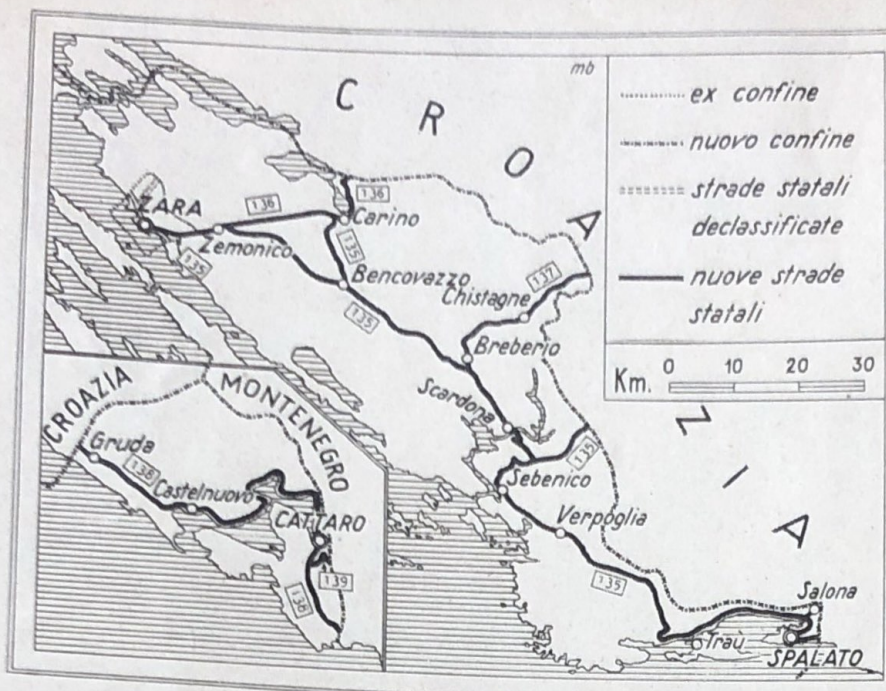
Le dette quattro strade entrano a far parte della nuova strada statale N. 135 « della Dalmazia », precedentemente accennata, il cui completo percorso è stabilito come segue: « Porto di Zara - Zemonico - Bencovazzo - Scardona - Sebenico - Verpoglie - Traù - Spalato - Stobrec, con le diramazioni Bencovazzo-Bivio Carino, Bivio Gulin-confine croato e Salona - confine di Stato verso Kliss »;

Strada Zemonico-Bivio Carino-Confine di Stato, che assume la numerazione di 136 e la denominazione di « del Mare di Carino »;

Strada Breberio-Chistagne-con-

Quante volte avrete desiderato di riprendere un interessante numero di varietà e Vi sarete fermato di fronte ad ipotetiche difficoltà tecniche di ripresa, quando per questa suggestiva fotografia di acrobati è bastata una esposizione di 1/25 di secondo con diaframma 1:2, una breve istantanea cioè che qualsiasi dilettante di fotografia avrebbe potuto effettuare.
Non dimenticate però di usare per simili riprese la pellicola Isopan ISS la cui elevata rapidità e sensibilità permette breve esposizione anche con condizioni di luce poco favorevoli.

ISOPAN ISS

$\frac{21^{\circ}}{10}$ DIN

AGFA FOTO S. A. PRODOTTI FOTOGRAFICI Milano via General Govone 65 tel. 91.141 | 2 | 3

fine di Stato, che assume la numerazione di 137 e la denominazione di « della Val Kerca »;

Strada confine di Stato nord-Gruda-Castelnuovo-Cattaro-bivio Trinità-confine di Stato verso Budva, che assume il numero 138 e la denominazione di « delle Bocche di Cattaro »;

Strada Bivio Trinità-confine col Montenegro, la quale assume la numerazione di 139 e la denominazione di « del Löwcen ».

Nuove opere ferroviarie in programma.

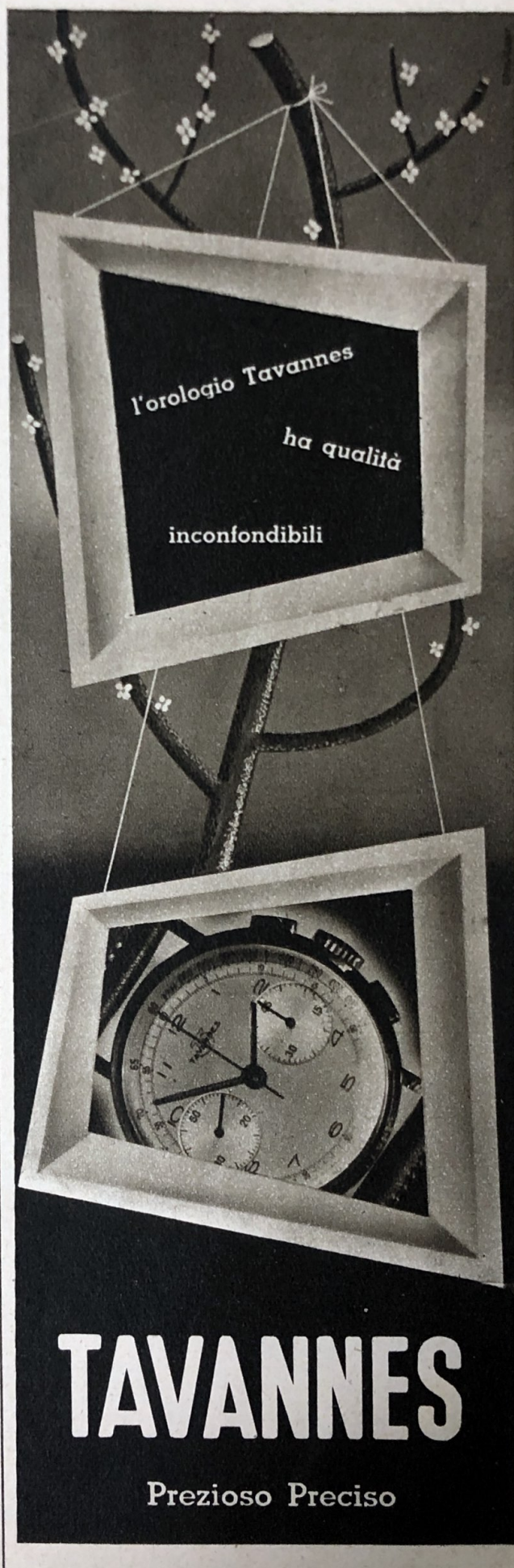
Tra le opere ferroviarie di prossimo inizio sono da ricordare: 1) la ferrovia Carbonia-Villamassargia, a binario unico, per circa 23 chilometri di percorso, destinata a collegare il Sulcis alla preesistente rete ferroviaria statale ed a trasportare il carbone dalle miniere di Carbonia al porto di Cagliari. 2) Spostamento della stazione di Savona oltre il torrente Letimbro, e raccordi della nuova stazione con le linee per Genova, Ventimiglia, Torino e per il porto di Savona (spesa prevista 120 milioni di lire). 3) Completamento della sistemazione ferroviaria di Roma, per allacciare la stazione tiburtina con quella di San Pietro, nonché la stazione di Maccarese con la stazione di smistamento Littorio (circa 44 km. di linea; spesa prevista 330 milioni di lire). 4) Tronco Ellera-Tavernelle, che sarà il primo tronco della linea ferroviaria Perugia-Chiusi, allo scopo non solo di mettere in più diretta comunicazione Perugia con la capitale e con Siena, ma anche di provvedere al trasporto della lignite dalle cave di Trabbiano e di Nolfa, con le quali il tronco, nei pressi di Tavernelle, sarà raccordato.

Agevolazioni per l'acquisto delle aziende altoatesine.

È stata pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* del 21 marzo, n. 66, la Legge 12 febbraio 1942-XX, n. 174, intesa ad agevolare la cessione, a cittadini, ditte o società italiane, delle aziende commerciali, industriali ed agricole dell'Alto Adige, appartenenti agli allogeni che si trasferiranno in Germania, ai sensi della Legge 21 agosto 1939-XVII, n. 1241.

I redditi di categoria B delle suddette aziende trasferite sono esenti dall'imposta di R. M., dalle imposte comunali sulle industrie, commerci, arti e professioni e di patente, nonché dalla addizionale provinciale e dal contributo del Consiglio Prov. delle Corporazioni, fino al 31 dicembre del 4° anno, a decorrere dal giorno di inizio dell'esercizio da parte del cittadino, della ditta o della società italiana. Per le aziende già rilevate il quadriennio di esenzione decorre dall'entrata in vigore della Legge.

Le esenzioni fiscali previste dall'articolo unico della Legge 23-12-1940, n. 1914, si applicano solo agli atti e ai contratti relativi all'acquisto – da parte di cittadini, ditte o società italiane – delle aziende sopra accennate, sia per il primo trapasso dagli allogeni emigranti e dai cittadini tedeschi rimpatrianti, sia per l'acquisto dall'Ente Naz. per le Tre Venezie, sia per tutti i successivi trapassi che abbiano luogo durante il quadriennio dell'esenzione.

Gli Istituti di Credito di cui al R. D. Legge 29 luglio 1927, n. 1509, nonché le Casse di Risparmio sono autorizzati a concedere, in provincia di Trento, mutui per l'acquisto delle proprietà agrarie e appartenenti ad agricoltori che si trasferiscono in Alto Adige. Detti mutui potranno essere concessi per un importo non superiore ai tre quarti del valore dei fondi.

Sui mutui potrà essere accordato un concorso dello Stato nella misura del 3,50 % annuo costante sull'importo mutuato, per una durata non superiore ai 30 anni, restando escluso il cumulo del concorso stesso con altri contributi statali previsti dalle vigenti disposizioni sul credito agrario. Il concorso statale sarà concesso dal Ministero dell'Agricoltura e delle Foreste, previo parere dell'Ispettorato agrario compartimentale delle Venezie, sentito l'Ente Naz. per le Tre Venezie.

Ritrovamenti e restauri.

Importanti restauri sono stati eseguiti in questi ultimi anni nella sede dell'insigne Scuola Dalmata di S. Giorgio a Venezia, istituita in virtù di un Decreto del Senato Veneto nel 1451 e nota in tutto il mondo specialmente per le famose pitture del Carpaccio. Fra l'altro, è stato restituito lo stile quattrocentesco al soffitto dell'aula inferiore, secondo la traccia originale scoperta, e sono stati restaurati i quadri e le decorazioni lignee dell'aula superiore. Altri lavori saranno compiuti, e si medita la formazione di un piccolo museo della Scuola, che ha una storia religiosa e militare di grande interesse.

Sono stati ultimati in questi giorni i lavori di restauro del battistero della chiesa di San Satiro, a Milano, che costituisce uno dei più notevoli monumenti storici e artistici della metropoli lombarda. Questi restauri, che hanno restituito al battistero la sua autentica forma primitiva ed hanno posto in luce preziose pitture murali del XII sec., completano i lavori eseguiti negli ultimi anni, grazie alla munificenza del grand' uff. Ettore Moretti.

Il Palazzo della Ragione di Modena, notevole costruzione romanica, circa due secoli fa era stato sostanzialmente modificato da una nuova facciata che aveva na-

scosto l'antica. Inoltre, fra l'una e l'altra erano stati costruiti ambienti destinati ad uffici.

La Sovraintendenza alle Belle Arti di Modena e i competenti organi del Ministero dell'Educazione Nazionale decidevano qualche tempo fa il restauro del palazzo per rimettere in luce l'antica facciata dell'edificio.

I lavori, subito iniziati, sono ormai presso che al termine. Sono state scoperte le bifore e le trifore che adornavano il primitivo prospetto, e questo è stato ricostituito nell'interno del palazzo, compatibilmente con le esigenze dei suddetti uffici intermedi. Ciò in attesa di un restauro integrale, che, sopprimendo ogni sovrastruttura, restituisca a tutto l'edificio il suo originario aspetto.

Sono stati ultimati i lavori di restauro dell'artistica chiesa di S. Maria Maddalena nella borgata di Ospedaletto, fra Argegno e Tremezzo, sul lago di Como.

La chiesa, nota per la sua caratteristica architettura e per il suo singolarissimo campanile, costituisce un tipico esempio di stile gotico liberamente interpretato da un abile maestro del secolo XV. Senonché essa aveva subito trasformazioni così profonde, che l'antica facciata era rimasta completamente nascosta, mentre le decorazioni interne erano a tal punto alterate nelle forme e nelle proporzioni antiche, da far pensare che poco o nulla sopravvivesse ormai della costruzione originaria del sec. XII.

Per chiarire questo dubbio si intraprese qualche tempo fa, a cura della locale Sovraintendenza alle Belle Arti e del Ministero dell'Educazione, una radicale opera di restauro, che, sotto le molteplici soprastrutture, riusciva a scoprire lo scheletro della chiesa pressoché intatto. Si procedeva, quindi, rapidamente al ripristino di tutto l'edificio, che oggi, finalmente, a lavori ultimati, riappare in tutta la sua primitiva purezza.

È riemerso, così, nelle sue linee essenziali, uno dei più pittoreschi complessi architettonici del Lago di Como.

Per volontà del Duce, è stato disposto che venga restaurata la storica chiesa della Madonna Sughera, a Tolfa (Roma), così detta per le piante di sughero che vegetano nei dintorni. Eretta nei primi anni del 1500 da Agostino Chigi, vanta, fra altro, un bel dipinto del XIV sec.

La Chiesa è famosa per l'eccidio di oltre cento cittadini che, nel 1799, erano insorti contro i Francesi.

Hanno avuto inizio i lavori di restauro delle più preziose opere artistiche e architettoniche della Provincia di Pavia, cominciando dalla Casa Ferrari, posta all'angolo fra la Piazza e la Via Beccaria. Una trifora ed alcune monofore sono state liberate da sovrastrutture e ripristinate: tornano così in luce le belle decorazioni di terracotta e a buon fresco, di cui fino a poco tempo fa si ignorava l'esistenza.

I restauri verranno successivamente estesi a tutte le altre costruzioni della piazza.

È stato rinvenuto a Noicattaro (Bari) un interessante dipinto cinquecentesco, conservato nella chiesa della Madonna della Lama. Si tratta, secondo i competenti, di una sovrapittura, che cela un dipinto molto probabilmente trecentesco.

Nelle vicinanze di Pinerolo è stata scoperta una necropoli romana. Finora i lavori hanno messo in luce 25 tombe di forma circolare e rettangolare, costruite di ciottoli e pietre, con un fondo di lastroni e mattoni di età romana.

Il rifugio "Guerino Iezza" a S. Massimo.

A cura dell'Ente Provinciale per il Turismo di Campobasso è stato aperto un nuovo rifugio alpino, in località Campitello del Comune di S. Massimo (m. 1400).

Il rifugio, aperto tutto l'anno, d'estate è meta di escursioni alpinistiche al Monte Miletto; nei mesi invernali accoglie, invece, gli sciatori che frequentano numerosi i campi di neve di quella regione.

Esso s'intitola alla memoria della Medaglia d'Oro Guerino Iezza, di S. Paolo Matese, eroicamente caduto sulle Alpi Occidentali, nell'attuale guerra.

Vi si accede in 2 ore da S. Massimo, per una comoda mulattiera.

per motori: **Italol**

AUTOMOBILISMO

Nessuna eccezione per le vecchie macchine!

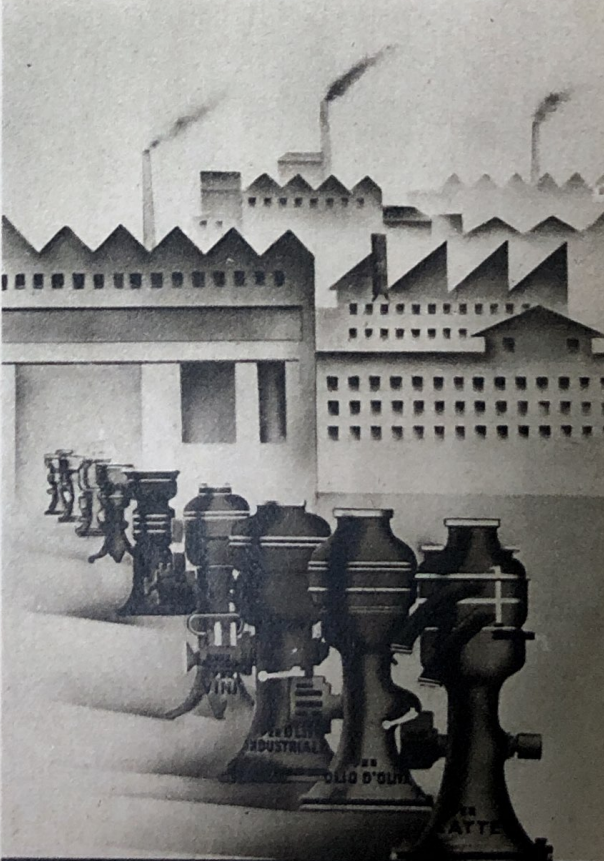
Sono giunti alla C.T.I. numerosi quesiti di Soci su eventuali procedure da seguire per ottenere l'esonero dalla requisizione delle autovetture e dei motocicli in servizio privato, immatricolati antecedentemente al 1° gennaio 1930, prevista dal R.D.L. 10 febbraio 1942 e le cui modalità sono regolate dal successivo R.D.L. del 20 aprile.

Ciascuno dei richiedenti sottopone un proprio caso che, per ragioni oggettive inerenti alla macchina, o soggettive inerenti al proprietario, gli sembrano meritevoli di rappresentare un'eccezione alla regola. Alcuni ceti di motociclisti si dichiarano particolarmente colpiti dal provvedimento: artigiani, operai e piccoli impiegati, che hanno versato nell'acquisto o, più spesso, nella diretta elaborazione o costruzione di un motociclo, interi anni delle proprie sudate economie. Si tratta quasi sempre di macchine speciali per qualche caratteristica personale, male riproducibile su modelli di recente costruzione, o di modesti utenti che, un po' per la esiguità dei mezzi da spendere annualmente in benzina, un po' per la «passionalità» del motociclista, che ha allestita o integrata da sé la propria cavalcatura, hanno percorso nel decennio 1930-1940 pochi chilometri, preferendo alla molta strada l'apporto di sempre nuove raffinatezze, accessori, lavori di ripristino alla fedele moto. Molte di queste macchine appaiono dunque oggi, al paterno sguardo dei rispettivi titolari, pressoché nuove, anche se confinate inoperose in un magazzino e spogliate delle gomme già requisite. È comprensibile, pertanto, il rammarico dei titolari di doverle cedere all'Ente Nazionale Distribuzione Rottami, che non potrà certo trarre dall'esigua e quasi irrisoria massa metallica di un motociclo un rendimento, in materia prima ricuperabile, proporzionato alla perduta funzionalità del veicolo in buona efficienza, o al sacrificio di questa modesta classe di utenti. I quali forse, prima di aver raggiunto i limiti di età assegnati da varie circostanze all'esercizio motociclistico, non riesciranno più ad accantonare sufficienti economie per la futura sostituzione di un veicolo, che ai loro bisogni ed alla funzione sociale da essi esercitata sarebbe ancora pienamente sufficiente per chi sa quanti anni.

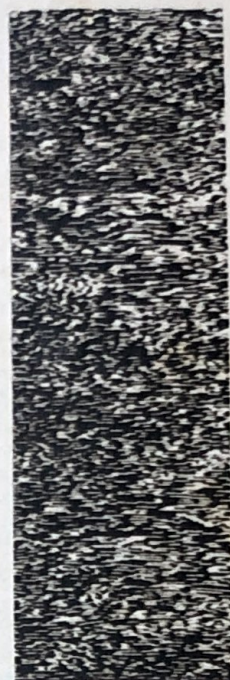
Tanto più che, essendo tutti gli autoveicoli trattati dalle Commissioni di Requisizione alla stessa stregua economica, anche la misura dell'attuale compenso di requisizione viene a risultare per i motocicli - veicoli di minimo peso assoluto e di massimo valore specifico - estremamento modesta. Una moto senza gomme, anche se assegnata alla categ. A, e realmente seminuova, verrà compensata con una media di 350 - 400 lire: somma irrisoria per l'accantonamento, in vista di futura sostituzione.

Ma qualche lettera, altrettanto accorata, proviene anche da automobilisti. Un socio torinese ci scrive: «Ero un professionista; ora sono un povero invalido agli arti inferiori e alla spina dorsale, nella pratica impossibilità di camminare più di pochi passi. La mia vita aveva ritrovato qualche sorriso il giorno che riuscii a prendere la patente di guida, condizionata

all'uso di una macchina specialmente preparata per me. Preciso che per la mia infermità occorrono pedali speciali molto lunghi, per una necessaria demoltiplica dello sforzo, sui quali poggiare rigidamente l'intera mia gamba, che pure è molto lunga; quindi, uno spazio molto alto tra pavimento, cruscotto e volante. Dopo laboriose ricerche, avevo trovato una berlina 509 Weymann, che, tra le innumerevoli visitate e provate, per la sua carrozzeria fuori serie si prestava in modo caratteristico all'adattamento. Cinque anni or sono la feci rimettere completamente a nuovo e adattare alle mie necessità. Ho percorso poche migliaia di chilometri: la macchina è in condizioni perfette. Se la Patria oggi ne abbisogna, non discuto: escludo però di poter trovare in una piccola macchina di recente costruzione le caratteristiche tecniche e di carrozzeria (tra le quali l'ampiezza davanti al sedile e nella portiera d'ingresso, la guida a destra, i comandi a sinistra, ecc.) rese necessarie dalla mia infermità; come escludo che le mie limitatissime rendite e la mia attuale incapacità di lavorare mi consentano, dopo la pace vittoriosa, di affrontare le spese per la radicale trasformazione di una macchina nuova. Non è contemplato il mio caso, che so di poter definire pietoso, da alcun temperamento della legge di requisizione? ».

Siamo dolenti di dover rispondere che né il caso dei motociclisti di cui sopra, né quello delle auto specialmente attrezzate per invalidi e mutilati, né quello delle vecchie vetture trasformate recentemente a succedaneo con moderne e costose installazioni, risultano finora previsti come motivi di esclusione dall'obbligo generale della requisizione per demolizione. Lo scopo di questa è evidentemente di mettere a disposizione del Fabbriguerra una predeterminata quantità di metalli fini, quali venivano correntemente impiegati nelle vecchie costruzioni di autoveicoli. Il legislatore deve aver considerato che, aperta la pericolosa via delle eccezioni, una quantità ignota e forse ingente di veicoli avrebbe finito col fruirne, scompaginando ogni preventivo, data anche la difficoltà di dosare con uniforme criterio le discriminazioni. Perciò si è giustamente preferito evitare ogni pericolo di abusi, eliminandone ogni possibilità nelle disposizioni di legge.

Di qui, però, all'assoluta intransigenza nei pochi casi più palesemente meritevoli di specialissima considerazione, rimane ancora un passo da compiere, che la nostra odierna segnalazione si augura possa essere evitato. Senza dubbie o troppo late deroghe alle norme stabilite, noi presumiamo che sia possibile lasciare alle Commissioni di requisizione quel minimo di elasticità, che consenta loro di rispettare, eccezionalmente e con motivata relazione scritta, quei pochi veicoli che, per le singolari condizioni di eccellente conservazione, o per la loro insostituibilità, per caratteristiche e complesse trasformazioni subite da parte di un determinato utente fisicamente menomato, sarebbe un vero peccato e un controsenso logico ed economico mandare alla rinfusa a rottame. Si potrebbe, per esempio, assegnare ad ogni Commissione uno scarto massimo del 10%: i veicoli suscettibili di eccezione sarebbero lasciati in sospeso, salvo revisione in base ad una graduatoria discrezionale e ponderata, ove, alla fine dei lavori della Commissione, i candidati all'esclusione superassero la percentuale massima consentita.

Ma per ora, ripetiamo, non è possibile nutrire

RIV
CUSCINETTI
SILENBLOCCHI
SOPPORTI ANTIVIBRANTI
ANELLI ELASTICI
CAMICIE
GUARNIZIONI A PRESSIONE INTERNA
RIV
S A OFFICINE DI VILLAR PEROSA TORINO

non dimenticate di
aggiungere al vostro corredo e di portare sempre con voi almeno un FLACONCINO di
"AMUCHINA"
IL PREZIOSISSIMO ENERGICO DISINFETTANTE
NON VELENOSO
CHE SI USA
nella prima disinfezione di ferite, escoriazioni, tagli, punture e morsi di insetti ed animali
nella prima cura delle ustioni
nell'igiene della bocca, del naso e della gola
nella disinfezione del viso dopo rasata la barba
nell'igiene sessuale
nella disinfezione dell'acqua potabile
(Autorizzazione Ministeriale N. 100/43)
IN VENDITA PRESSO LE FARMACIE
Soc. An. "AMUCHINA" - Via Ugo Foscolo, N. 6 - GENOVA
Autorizz. R. Prefettura di Milano N. 37783 del 7739-XVII

COMPLETA OGNI
ELEGANZA IL BUON
GUSTO DI UNA CLAS
SICA SIGARETTA
EXTRA
Macedonia

alcuna concreta speranza in tal senso. Una sola categoria di vecchi autoveicoli ci risulta esonerata, all'infuori di quelli considerati nell'art. 2 del Decreto 10 febbraio: quella degli automezzi derequisiti dall'Autorità militare, e consegnati all'acquirente dopo scaduti i termini per la denuncia. Malgrado il silenzio della legge, si è ritenuto, a quanto ci consta, che tali autoveicoli (ancora militari alla data del 10 febbraio, e quindi non sottoposti ad obblighi di denuncia) devono essere oggetto di nuova immatricolazione e reiscrizione al P.R.A. da parte del privato acquirente. Per questa recente immatricolazione cade la possibilità di considerarli immatricolati prima del 1930, sicché l'acquirente non avrebbe obblighi né di denuncia, né di consegna.

Quesito motociclistico sul telaio elastico.

Le recenti norme unificatrici della produzione motociclistica, che prevedono per la «500 cmc.» il telaio a sospensione posteriore elastica, e la constatazione che tutti i motocicli recenti di tipo militare sono così costruiti porgono lo spunto ad un lettore per chiedere a *Cristoforo*, nella rubrica dei «Perché», se altre ragioni all'infuori della comodità di marcia compensano i noti difetti del telaio elastico in motocicletta, cioè la più difficile tenuta di strada, e l'assorbimento di una non trascurabile potenza nelle deformazioni del mezzo elastico, richiedenti un lavoro che, in definitiva, è speso dal motore.

La duplice osservazione è però basata su di un pregiudizio e un errore.

È appunto un superato pregiudizio che la sospensione elastica posteriore sottragga facilità, immediatezza, sensibilità e padronanza di guida. Ciò era vero nelle prime applicazioni di 25 anni fa, destinate prevalentemente al traino della carrozzetta laterale, che mascherava i movimenti obbliqui dell'asse della ruota motrice durante i sobbalzi. L'embrionalità di quelle costruzioni, l'esile consistenza delle forcelle abbraccianti la ruota, la mancata triangolazione (sostituita talvolta da un quadrilatero deformabile, senza guida), la ristrettezza della base d'appoggio del perno d'oscillazione, o gli scarsi, rudimentali e mal lubrificati cuscinetti relativi erano causa, in effetto – o inizialmente, o in seguito ad una rapida usura – che la ruota perdesse, nei sobbalzi, la complanarità col motociclo, o manifestasse dei giochi laterali, dando in ogni caso un'impressione disastrosa al motociclista, specialmente in curva, quando sentiva la macchina letteralmente «scappar di sotto».

Ma tutte le costruzioni moderne sono radicalmente mutate. L'oscillazione della ruota motrice è rigorosamente guidata con scrupolosa e perenne complanarità rispetto al motociclo, sicché la macchina rimane docile e monolitica nell'inclinazione di curva, nello scarto in velocità, nella reazione allo sbandamento. Anzi, il principale vantaggio oggi riconosciuto al telaio elastico è proprio quello di migliorare la stabilità su terreno diseguale o rotto, dove la macchina rigida, saltellando lateralmente, secondo gli urti ruota-terreno, modifica continuamente il proprio baricentro e tende alla cosiddetta «imbarcata», caratteristica dell'entrare in velocità sul tratto di strada a scodelle. Col telaio elastico il pericolo è praticamente eliminato.

Quanto alla perdita di potenza (?), il nostro lettore dimentica che la molla, in genere, restituisce nella distensione il lavoro accumulato nella compressione, sicché anche teoricamente il bilancio degli «assorbimenti» si chiuderebbe in pareggio.

Ma praticamente il bilancio potenziale si chiude a netto favore del telaio elastico su tutte le strade non levigate, per una ragione intuitiva: per la costante aderenza ch'esso assicura alla ruota motrice contro il terreno, evitando la sua rotazione a vuoto. È ben noto a tutti gli utenti di moto a telaio rigido (o anche di automobili scariche, con le sospensioni, calcolate per il pieno carico, troppo dure,

e le gomme troppo gonfie) il saltellamento su certi selciati a grossi ciottoli o su certe strade a solchi trasversali, dove la ruota motrice turbina furiosamente senza quasi mordere, rimbalzata ad ogni istante dall'urto contro il suolo, disperdendo la maggior parte della potenza, sin quasi all'arresto del veicolo; tanto che per proseguire occorre ridurre grandemente il gas e accontentarsi di una potenza e una velocità limitatissime.

Il telaio elastico (con un coefficiente di molleggio proporzionato alla massa insistente), eliminando queste perdite di aderenza e questi giri a vuoto, migliora, dunque, il rendimento della trasmissione, e cioè la potenza praticamente sfruttabile.

I parafanghi di gomma.

Sei anni fa, su queste colonne, lanciavamo l'idea semiseria dei parafanghi automobilistici in gomma, anziché in lamiera, con ovvî vantaggi per i connotati della macchina e per quelli della vittima, in caso di collisione, striscio, investimento; nelle manovre di rimessa, nei passaggi di fortuna in spazi insufficienti (elasticità della sagoma), nella economicità per l'assenza delle frequenti raddrizzature, nell'indole inossidabile del materiale agli effetti estetici, nella silenziosità, nella riducibilità del varco di ruota per l'innocuità di accidentali contatti in famiglia tra pneumatico e parafango, ecc.

Leggiamo ora in una rivista tedesca, che si fa eco di una rivista inglese, il rammarico di un articolista circa la penuria di gomma, che impedisce una maggior diffusione del razionalissimo e «già largamente attuato» parafango di gomma, proprio ora che la sete di metalli nel Regno Unito renderebbe preziosa la sostituzione anche per ragioni autarchiche!

A parte l'ingenuità di quest'ultima ragione di rammarico (che ricorda il famoso consiglio dato al popolo parigino da Maria Antonietta, di mangiare *brioches* invece dell'introvabile pane), è il caso di prendere atto, retrospettivamente, attraverso la notizia delle avvenute applicazioni, come l'idea non fosse poi così peregrina, e che forse non è il caso di disperare nella sua futura ripresa in considerazione.

Pneumatici nella bambagia...

La Svizzera, come la maggior parte delle altre nazioni, ha recentemente codificato il doveroso risparmio nella dotazione di pneumatici assegnata ai veicoli circolanti. In Italia, come è noto, lo scopo è perseguito da oltre un anno per mezzo della ridotta velocità massima consentita per qualunque autoveicolo, nel presupposto che la velocità sia la principale divoratrice di gomme. La Svizzera, avendo già introdotto riduzioni nella velocità – oltreché per ordinarie ragioni di polizia, per risparmio dei materiali in genere, dei carburanti e della strada – ha voluto, per la salvezza del patrimonio di gomma, codificare una norma specifica, prescrivendo (sull'esempio dei controlli già divenuti abituali in Germania) la gonfiatura dei pneumatici a determinate pressioni minime relative al carico, e comminando sanzioni per chi circola con le gomme insufficientemente gonfie.

Nella discussione della legge era stato proposto di tener conto, oltre che della velocità assoluta in condizioni normali, e della diligenza della gonfiatura a giusta pressione, di un terzo elemento: l'eccesso relativo di velocità in curva, cioè l'eccesso di sovraccarico accidentale per forza centrifuga. Esso potrebbe essere caratterizzato, per subordinarne la punibilità a un elemento facilmente accertabile, dal tipico «guaiolare» o fischiare, proprio delle gomme troppo sollecitate in curva: chi non svolta abbastanza placido per mantenersi silenzioso, incorre nel reato e automaticamente lo segnala.

Comunque, anche se non tutti e non dovunque codificati, i tre elementi meritano attenta considerazione. Ad essi possono e devono aggiungersi le altre ben note cautele: non lasciar sostare le gomme su macchie di benzina, d'olio o di grassi; non lasciarle esposte senza necessità al solleone estivo; alternare ogni tanto tra loro le ruote nelle varie posizioni (destra e sinistra, avanti e dietro); non girare la sterza a macchina ferma; affrontare le inghiaiate aguzze sul folle e a sterzo tenuto dolce; non strisciare nel margine dei marciapiedi per sostare; riparare subito i fori profondi e i piccoli tagli nelle coperture; eliminare i sassolini incastrati nel battistrada.

Cereali per il caucciù?

Secondo una corrispondenza pervenuta da Zurigo alla «Frankfürter Zeitung», il Ministro per l'Agricoltura degli Stati Uniti ha difeso entusiasticamente al Senato la richiesta al Parlamento, da parte del Gruppo che rappresenta gli agricoltori, di impiegare forti quantitativi di cereali per la fabbricazione della gomma sintetica.

Il Ministro ha asserito che le riserve di cereali sono così ingenti da permettere che circa 3 milioni di tonnellate siano impiegati a tale scopo, ed attualmente se ne studia la distillazione per ricavarne alcole etilico.

Strano modo, di usare prodotti della natura, di cui in altri Paesi vi è tanta vitale necessità!

Il calmiere sugli autocarri usati.

Abbiamo dato notizia di un listino consultivo emanato in Canadà, e obbligatorio per alcune categorie, dei prezzi degli autoveicoli usati. Più recentemente in Francia è stato adottato analogo provvedimento, limitato agli autoveicoli industriali (i soli che in questi tempi rappresentino ovunque un reale e importante problema d'interesse generale), ma con valore imperativo, inderogabile per tutte le contrattazioni: nulla ogni pattuizione in contrario, salvo che si tratti di autoveicoli acquistati dall'attuale cedente prima della presente regolamentazione, nel qual caso può essere concessa una lieve maggiorazione.

Il decreto-legge in parola reca una particolareggiata tabella, col prezzo riferito all'autoveicolo di ogni singola marca e tipo in condizioni medie, cioè in buono stato di marcia e di manutenzione, munito di gomme a circa il 50% di usura. Per i veicoli completamente revisionati e rimessi quasi a nuovo, oppure provvisti di gomme con meno del 25% di usura, è permessa una maggiorazione proporzionale tra il prezzo di tabella e il prezzo massimo, che non deve in alcun caso superare il prezzo di catalogo del veicolo nuovo, o quello di vendita del tipo nuovo di

analoghe caratteristiche, ove si tratti di modelli abbandonati.

È pure prevista la facoltà di maggiorazioni nel caso di carrozzerie speciali più costose che quelle di serie di modello normale, contemplate nelle tabelle, o di installazioni per alimentazione autarchica, da conteggiarsi a parte, al valore d'acquisto, aumentato delle spese di montaggio.

Rimane a vedere se, ora che l'opportuna legge è fatta, «chi pon mano ad essa» costituirà la maggioranza o la minoranza degli interessati. Non si può, infatti, non osservare che (se le condizioni francesi in fatto di autoparco industriale non sono radicalmente migliorate negli ultimi tempi) le tabelle dei prezzi fissi sono singolarmente lontane dalle quotazioni correnti nel precedente mercato libero: basti accennare che l'autocarro più grosso e più costoso, costituente il vertice della tabella, il *Bernard*, con circa un quinquennio di vita, è calmierato ad un prezzo corrispondente a circa 140 mila lire italiane; e che il *Saurer* va dalle 21 alle 100 mila lire.

La motorizzazione russa.

Notizie giunte in Germania da autisti civili bolscevichi, costretti a guidare sul fronte di guerra automezzi logistici, e passati o caduti in mano dei Tedeschi, dipingono la situazione della motorizzazione civile nell'U.R.S.S. in modo assai poco edificante. Mentre agli automezzi militari o d'uso bellico sono state dedicate indubbiamente notevoli cure, con risultati di cui le forze armate dell'Asse hanno dovuto riconoscere una certa importanza, la produzione civile, sia di vetture che di autocarri, è di livello decisamente basso. La maggior parte degli autoveicoli sono montati senza criterio uniforme, con raffazzonature di organi copiati a caso da modelli stranieri, o addirittura di singole parti originali straniere: telai inglesi, carrozzerie americane, carburatori francesi, impianti elettrici tedeschi. I motori sono per la maggior parte di costruzione bolscevica, ma con un rendimento minimo: le potenze normali sono fornite da cilindrate formidabili, divoratrici di benzina. Negli autocarri, il rapporto tara-portata è generalmente così basso, da non poter competere con la più dozzinale produzione straniera. Si soggiunge che, sulla nuova produzione, vengono indifferentemente montati organi usati provenienti da automezzi demoliti o requisiti o di preda bellica, il che abbassa ancora il grado di regolarità di funzionamento, già depresso in ogni caso dalla scadente qualità, che dà luogo a un immobilizzo per riparazioni ed una precocità d'invecchiamento almeno doppî della media europea.

Risultati relativamente meno cattivi sono attribuiti alle gomme sintetiche di fabbricazione bolscevica.

Esisteva, e forse esiste ancora, una produzione di grado più elevato, ma evidentemente essa è monopolizzata al servizio delle armate rosse; ed è, in ogni caso, quantitativamente assai più modesta di quanto alcune indiscrezioni statistiche di anteguerra permettessero di calcolare.

Lo Zeppelin da strada maestra.

Il primato americano del «Grey-Hound» – l'autobus gigante e aerodinamico in servizio di linea tra l'Atlantico e il Pacifico, capace di 90 posti a sedere – è nettamente battuto da una nuova costruzione tedesca, per ora con carattere di prototipo sperimentale, ma destinata, nell'immediato dopoguerra, alla produzione in serie. Questo gigante degli autobus a telaio monolitico e rigido, vero Zeppelin della strada, misura 25 metri di lunghezza, con una carrozzeria molto aerodinamica e caratteristiche di passo e di sterza tali da consentire un'agevole circolazione anche fuori delle grandi autostrade, su strade medie non eccessivamente accidentate o lungo le principali arterie urbane. Esso ospita 120 comode poltroncine di tipo Pullman, trasformabili, per la notte, in 60 lettini longitudinali, ottenuti collegando ogni sedile all'antistante con una rapida manovra, e isolando ogni lettino da quello a fianco mediante un sipario, arrotolato nell'intercapedine del tetto.

Le istallazioni accessorie sono degne del primato nella mole di questo treno di lusso stradale: dieci lavabi con acqua calda e due docce; stazione radio-ricevente e trasmittente; bar, cucina, e naturalmente impianto condizionatore d'aria a temperatura costante.

CICLISMO

L'ora del turismo in bicicletta.

La grande ora storica che viviamo ha imposto lo studio di nuovi problemi e aperto altri orizzonti ai cultori della tecnica e della meccanica. Il problema dei trasporti è, sotto questo aspetto, tra i più importanti e la rigorosa limitazione del consumo di carburante (primo elemento della guerra meccanica) ha risospinto in primo piano lo studio dei succedanei e conseguito un indubbio progresso in questo settore industriale. Naturalmente, il primo effetto delle limitazioni delle licenze di circolazione per autoveicoli è stato il ritorno alla «piccola regina della strada», che ha ritrovato il suo posto preminente sulle strade, bravamente conquistato negli scorsi decenni, quando il motorismo era ai primi faticosi esperimenti. Soprattutto i turisti si sono rivolti con animo grato a questo piccolo e meraviglioso prodigio meccanico per chiedergli aiuto, conforto e gioia nei giorni festivi.

Mai come in questi tempi di guerra la bicicletta ha regnato sovrana sulle strade, mai come ora si sono potuti apprezzare compiutamente i pregi e la praticità del veicolo popolare, che fino a qualche anno fa era considerato da troppa gente un ingombro stradale, e si concepiva e si tollerava soltanto come mezzo di lavoro per migliaia di operai che se ne servono per andare e tornare dall'officina. C'è voluto questo grande evento storico perchè il ciclo-turismo riaffermasse i suoi quarti di nobiltà e perchè gli avversari di ieri potessero familiarizzarsi con questa forma di turismo, che è senza dubbio la più sana, pratica, completa.

L'estate è ritornata col suo sole trionfante, e le frotte di ciclisti ripopolano festosamente le strade della nostra meravigliosa Italia. È il trionfo del cicloturismo. Ma il turismo ciclistico impone doveri che non si devono mai dimenticare. I neofiti del ciclismo devono rendersi conto che le strade sono di tutti, che ognuno ha diritto al suo modestissimo posto sulle sedi stradali, che il buon senso e il civismo impongono a tutti il rispetto dell'ordine, della disciplina, della scrupolosa osservanza delle norme vigenti sulla circolazione, ed impongono anche la serietà di costumi e di stile richiesti dalla gravità dell'ora presente. Il turismo ciclistico è una attività festiva, che si potrebbe dire indispensabile per chi passa tutta la settimana nell'officina, nell'ufficio e tra i banchi di scuola, ed ha bisogno di tonificare l'organismo con aria pura e col sano esercizio fisico; ma non deve trasmodare in forme incompatibili con l'austerità dei tempi che viviamo.

Un'altra cosa il turismo ciclistico non deve dimenticare; questa: non si va in giro soltanto per muoversi, allo scopo unico di eccitare il proprio appetito o di far gazzarra coi compagni... Occorre avere in tasca una Carta o una Guida che, al pari di quelle della C.T.I., c'insegni la strada, ci indichi i luoghi di sosta dove sia qualche cosa da vedere e da apprendere, per la nostra gioia interiore e per la nostra utilità.

Approfittiamo, dunque, largamente della buona stagione pedalando in letizia e ricreando lo spirito all'aria libera, al sole, tra i monti e le allettanti ricchezze artistiche del nostro Paese, il più bel Paese del mondo; ma non dimentichiamo mai che viviamo oggi la più grande ora della nostra Patria.

Guido Giardini

Il tema del giorno: la bicicletta-tipo.

Col primo luglio entra in vigore il Decreto del Ministero delle Corporazioni che disciplina la produzione e la vendita delle biciclette. Il provvedimento del Governo Fascista si propone di tutelare il pubblico (particolarmente la massa operaia) contro gli speculatori e di mettere un freno al vertiginoso e, in qualche caso, assolutamente esagerato rialzo dei prezzi, che già aveva assunto proporzioni preoccupanti.

Il **TIPO I - popolare** della *Bianchi*, che sarà ceduto al pubblico al prezzo di lire 750, in qualsiasi località del Regno. Una bicicletta solida, sobria, elegante ed insieme moderna nella linea costruttiva e nella finitura degli accessori.

La bicicletta-tipo sarà ceduta al pubblico, a cominciare – come si è detto – dal primo luglio, nei tre modelli e ai tre prezzi seguenti:

Tipo 1: da viaggio normale (uomo o signora) prezzo massimo . . . . L. 750

Tipo 2: sportivo, con cambio di velocità (uomo o signora) . . . . » 900

Tipo 3: da adolescente . . . . » 620

I prezzi s'intendono per la vendita al consumatore in qualsiasi località del Regno.

Questi prezzi non consentiranno, naturalmente, la produzione dei tipi raffinati ed extra leggeri, costruiti con leghe speciali, e tuttavia il pubblico può rendersi conto, osservando i tipi esposti nelle vetrine delle grandi fabbriche, che la bicicletta-tipo ha ben poco da invidiare alle biciclette uscite dalle officine negli ultimi tempi. Il genio costruttivo italiano, sempre all'avanguardia in questo campo, anche rimanendo in sobrî limiti di prezzo, sa offrire alla massa dei ciclisti una bicicletta che, accanto alle prerogative essenziali della robustezza e della scorrevolezza, non sia inferiore ai tipi di lusso, per linea, peso ed eleganza. I modelli di cui pubblichiamo la fotografia dimostrano quanto si può fare in questo campo per adeguare il mercato ciclistico alle necessità dell'ora presente.

Il **TIPO II - sportivo** della *Bianchi*, che sarà ceduto al pubblico al prezzo di lire 900 in qualsiasi località del Regno. Le caratteristiche generali non sono molto diverse da quelle del tipo I, ma questa bicicletta è montata e finita con maggior cura. Ha il cambio di velocità con adeguato copricatena, il manubrio dalla curva moderna e snella e una sella speciale. Questa bicicletta sarà offerta al pubblico in chiaro alluminiato.

Ma non si creda che l'obbligo della produzione ai prezzi massimi stabiliti dal Decreto del Ministro delle Corporazioni induca le nostre fabbriche a segnare il passo. La bicicletta ha altri traguardi da raggiungere: non sorridano i superficiali, che credono risolti da tempo tutti i problemi tecnici in questo campo, perché si potrebbe dimostrare che sono bastati due anni di guerra e di ripresa ciclistica a far progredire notevolmente il ciclo-turismo e la bicicletta utilitaria e per imporre lo studio di problemi nuovi, forse destinati a determinare nella meccanica costruttiva vere e proprie rivoluzioni fino a ieri impensate.

Il problema economico di oggi non vieta di pensare al domani, a quando, cioè, gli scambi internazionali torneranno a svolgersi, e dovremo far fronte alla concorrenza straniera. Le fabbriche non perderanno tempo, e certamente, al termine del presente conflitto mondiale, saranno pronte per riaffermare nel mondo la superiorità di un prodotto, che è titolo di orgoglio per l'industria italiana. La nostra supremazia si affermerà decisamente quando il nostro Paese, a guerra vittoriosa conclusa, avrà quella dovizia di materie prime, che fino a ieri è stata privilegio esclusivo dei nostri nemici. ***g. giar.***

Novità, curiosità, applicazioni.

Un nuovo cambio di velocità si aggiunge ai molti già noti. Il brevetto Erlotti di Milano (cambio a due velocità al mozzo posteriore) offre il vantaggio di consentire l'applicazione dell'intero copricatene, di risparmiare la catena, di non insudiciare i calzoni, ed è senza dubbio il più pratico e più semplice per i neofiti del ciclismo. Si tratta di un cambio ad ingranaggi, leggerissimo e dalla linea snella ed elegante, destinato a un sicuro successo.

Un apparecchio per fissare la ruota libera è stato costruito ed applicato da un artigiano milanese, certo Rossini. Il dispositivo permette di arrestare la ruota libera in marcia mediante una piccola levetta che fa azionare un perno di fissaggio. Serve magnificamente a chi vuol pedalare di continuo, senza ritorno, in pianura e in salita, e vuol riavere la ruota libera in qualsiasi momento; indicatissimo soprattutto per corridori e turisti in allenamento, che riesce più redditizio se compiuto col pignone fisso, che costringe a roteare le gambe per qualche ora.

Un nuovo ciclo-valigia è stato ideato e brevettato da Corti Angelo di Vercelli, ed è già in commercio. Ingegnoso, senza dubbio, e pratico.

Il legno per la costruzione ciclistica, adottato molti anni fa e poi abbandonato, interessa di nuovo gli studiosi. Il tipo di Vianzone di Torino, già esposto alla Fiera di Milano, ha trovato consensi fra i tecnici.

Dopo le leghe leggere e il fenoplasto (resina), la costruzione di alcuni pezzi importanti della bicicletta si orienta decisamente verso il legno. Parecchi tipi di manubri sono già in uso. Si tratta di legni speciali, che si curvano facilmente, e dalla resistenza provatissima.

È stato visto un idrociclo quanto mai interessante sulla Laguna di Venezia. Sembra che con questo... veicolo si possano raggiungere velocità molto superiori ai dieci chilometri-ora. Siamo alla vigilia del ciclismo «nautico»?

COMUNICAZIONI

Facilitazioni di viaggio ai grandi invalidi di guerra.

I grandi invalidi di guerra, inviati in licenza dagli stabilimenti di cura, sono ordinariamente accompagnati da militari. Con recente disposizione, nei viaggi che essi effettuano per rientrare negli stabilimenti di cura, è stato consentito che, anziché dal personale militare, possano essere accompagnati da congiunti. In tali casi, nelle *richieste* di viaggio rilasciate ai grandi invalidi i Podestà dei Comuni di residenza debbono indicare i nomi dei congiunti ai quali è concesso il viaggio di andata gratuito.

Estensioni delle condizioni e tariffe delle Ferrovie Italiane dello Stato alle linee dei territori annessi alla provincia di Fiume e alle linee della provincia di Lubiana.

Con provvedimento entrato in vigore il 1° giugno, sono state estese:

a) *alle linee del territorio annesso alla provincia di Fiume* le condizioni e tariffe per i trasporti di viaggiatori, bagagli e merci in vigore sulle altre linee dello Stato, comprese quelle delle « Concessioni Speciali » e del « Regolamento per i trasporti militari », salvo le norme particolari per il porto di Fiume, riguardanti diritti e tasse accessorie che rimangono invariati;

b) *alle linee della provincia di Lubiana*, le condizioni e tariffe per i trasporti delle cose in vigore sulle altre linee dello Stato, comprese quelle previste dalle « Concessioni speciali » e dal « Regolamento per i trasporti militari », limitatamente però ai trasporti a G. V. e a P. V. in transito sulle linee di detta provincia.

Viaggi degli iscritti all'Associazione Fascista delle Famiglie dei Caduti, dei Mutilati e dei Feriti.

Ricordiamo che eccezionalmente viene loro concessa l'applicazione della riduzione del 50% per un certo numero di viaggi in più di quelli previsti dalla Concessione speciale XVII.

Facilitazioni ferroviarie al personale civile militarizzato della R. Marina.

È stata eccezionalmente ammessa, per la durata della guerra, l'applicazione della riduzione del 70%, stabilita dal Regolamento per i trasporti militari, anche per i viaggi di alcune categorie del personale civile militarizzato imbarcato sulle R. R. Navi.

Partecipazioni di nascita, di morte, di matrimonio, ecc.

Se spedite aperte e superanti singolarmente il peso di 15 grammi (limite massimo consentito gr. 50), possono essere affrancate con la tariffa dei manoscritti (cent. 60).

Linea aerea Milano - Venezia - Budapest.

Funziona con frequenza bisettimanale e col seguente orario: partenza da Milano: lunedì e sabato ore 9; arrivo a Milano: martedì e venerdì ore 15,15.

Quando avrete letto questo numero de

LE VIE D'ITALIA

se non ne conservate la raccolta, speditelo ad un soldato di vostra conoscenza, oppure all'*Ufficio Giornali Truppe* del *Ministero della Cultura Popolare, Roma*, che lo invierà ai Combattenti.

VARIE

La produzione e gli usi dell'alcole.

Se tutti conoscono le proprietà sottili e volatili dell'alcole, non molti ne conoscono tutti gli usi e pochissimi una curiosa etimologia del nome.

Appaghiamo prima queste curiosità del lettore.

La polvere finissima e impalpabile di solfuro di antimonio e di piombo si chiamava, in altri tempi, col nome arabo di Al-Khol, ed era adoperata dalle orientali per tingersi in nero le sopracciglia, le ciglia e l'orlo delle palpebre; il che dimostra come questo tipo di pittura ornamentale sia stato oggetto di culto da parte del mondo femminile anche in altre epoche. L'uso ed il nome di quell'eccipiente passarono, poi, dall'Oriente all'Occidente, attraverso i libri arabi tradotti in latino.

Resta ancora un verbo spagnolo «*alcoholar*», che, su per giù, vuol dire tingersi in nero gli orli delle palpebre. Vi è anche un aggettivo curioso, «*alcoholado*», che identifica certe razze di bestiame dagli occhi cerchiati di molto nero.

I chimici e gli alchimisti del Medioevo estesero a qualsiasi polvere eccipiente il nome di «alcol», finché il famoso Teofrasto Paracelso, di cui pochi mesi fa è stato commemorato il IV centenario della morte, ai primi del '500 indicò con la parola *alcool vini* (rimasta poi, con l'andar del tempo, senza il suffisso «vini»), la sostanza estratta per distillazione dal vino e che gli alchimisti chiamavano «*ultima consolatio corporis humani*». Una specie di quintessenza ricavabile dal vino e che fu detta, per i suoi pregi terapeutici, l'«*aqua vitae*» o anche «*aqua ardens*». È, anzi, quest'ultimo nome che originò quell'abbreviato di *arzente*, ripreso pochi anni fa dal D'Annunzio per indicare, con parola italiana, il Cognac.

Ma torniamo all'alcole, che dall'alchimia passò man mano nel campo industriale in svariatissimi usi.

Così l'alcole puro serve, ad esempio, per le miscele carburanti; sta alla base di un tipo di reazione nel processo di formazione della gomma sintetica; serve a fabbricare vernici speciali per automobili ed aeroplani; trova applicazioni nell'industria dell'etere solforico, in quella degli esplosivi ed aggressivi chimici, e della nitrocellulosa; in molte industrie produttrici di materie plastiche ed in quella farmaceutica. Come disinfettante, il grosso pubblico giudica erroneamente preferibile l'alcole assoluto, mentre va ricordato che, per questo scopo, l'alcole denaturato ha proprietà antisettiche forse anche superiori.

L'alcole denaturato serve, inoltre, per la preparazione di oli emulsionabili per l'industria pesante, per la manutenzione di macchinari speciali, ecc.

L'Italia, in questo settore, è destinata ad essere all'avanguardia, grazie alla sua fisionomia agricola. Le materie prime che l'agricoltura mette a disposizione per produrre l'alcole possono raggrupparsi in quattro tipi. Nel *primo* si comprendono le sostanze zuccherine facilmente suscettibili di fermentazione alcolica, e cioè i vari tipi di frutta (uva fresca e secca, mele, fichi, datteri, carrube, pere, susine), oppure le radici, tipo barbabietole, topinambur, sorgo zuccherino, canna da zucchero, ecc., ed ancora il melasso, e cioè i derivati secondari della fabbricazione industriale dello zucchero.

Il *secondo gruppo* comprende i materiali che contengono l'alcole ottenuto per fermentazione naturale, e cioè i vini e le altre bevande fermentate.

Un *terzo gruppo* è formato dai materiali amidacei, come i grani di cereali (granturco, segale, orzo, avena, semi di leguminose, piselli, fave, lenticchie, ecc.); ed ancora patate, frutti amidacei, come castagne d'India e castagne comuni. Infine, un *quarto gruppo* comprende tutte le materie ricche di cellulosa (legno di torba, residui della lavorazione della cellulosa), che, opportunamente saccarificate, cioè trasformate in zuccheri fermentescibili, producono alcole.

Interessante sarebbe entrare nei particolari tecnici delle singole lavorazioni. Qui ci limiteremo a ricordare che in ogni lavorazione occorre sempre partire, in ultima analisi, da liquidi alcolici, che devono essere poi distillati e rettificati. Anche la saccarificazione dei complessi amidacei o cellulosici per arrivare agli zuccheri, che sono poi fermentare, serve, in definitiva, a dare liquidi alcolici distillabili. Di regola, va osservato che la distillazione del vino per ottenere alcole dev'essere considerata antieconomica. In condizioni normali, infatti, sarebbe assurdo partire da un prodotto finito, che costa fatiche e sacrifici e notevole impiego di mano d'opera e di prodotti antiparassitari, per ottenere come prodotto finale l'alcole, che può ricavarsi anche da altre fonti meno pregiate. Se non che, le particolari circostanze del momento hanno richiesto questo sacrificio al settore vinicolo, che si traduce quest'anno nella distillazione di circa 3 milioni e mezzo di ettolitri di vino. La vinaccia, invece, come sottoprodotto della vinificazione, la cui cessione è obbligatoria, dovrà inserirsi stabilmente in questo programma autarchico della produzione alcolica, potendo contribuire ad essa con circa 100 mila ettanidri all'anno, vale a dire con 100.000 ettolitri di alcole anidro. Il massimo aumento possibile della superficie coltivata a bietole darà, poi, un incremento alla produzione di melasso. Concludendo: non è da credere che le nostre necessità debbano esser legate soltanto alle esigenze del periodo in corso; il problema è, invece, della più grande importanza autarchica anche nel futuro. Nel dopoguerra, in vista del problema sempre più attuale della gomma sintetica e del progressivo decrescere delle disponibilità mondiali del petrolio, è presumibile che si vada incontro ad un sempre crescente consumo dell'alcole.

L'Italia dovrà, quindi, essere preparata ad estendere sempre più l'attrezzatura e il rendimento delle industrie distillatorie e fermentative. I segreti di queste ultime, svelati dalla scienza nell'ultimo secolo (ricordiamo il nostro Spallanzani), sono per certo destinati ad aprire ancora impensati orizzonti alle industrie agrarie.

Pier Giovanni Garoglio

Importanza autarchica dell'agave.

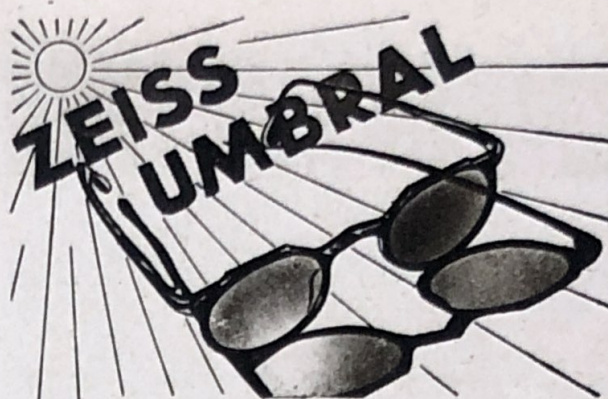
L'agave, che cresce nelle regioni più calde d'Italia e in particolar modo in Sicilia, in Sardegna e lungo le nostre riviere, può apportare un notevole contributo al conseguimento dell'autarchia. Essa non ha bisogno di alcuna cura speciale e prospera anche negli arenili e lungo le scarpate delle strade e delle ferrovie. Dalle foglie dell'agave si ricava una fibra che si presta alla preparazione di tessuti, i quali in passato si producevano con materia prima importata dall'estero.

Dall'agave si possono staccare in media 8 foglie mature all'anno. Ogni foglia contiene circa 17,5 grammi di fibra, di modo che ogni pianta normale ne può dare 140 grammi. Tolta la fibra, rimane la polpa, la quale, convenientemente lavorata, può dare circa il 40% del suo peso in succo zuccherino. Ogni litro di questo succo contiene 25 grammi di saccarosio e 15 grammi di zuccheri riduttori, che possono essere trasformati in alcole.

"Il rogo sull'oceano".

Con questo titolo, Giorgio Croppi, uomo di mare, pubblica un volume di novelle (Milano, Soc. An. «L'Editrice», via Fieno 6, 1942-XX, pagg. 288 in-8°, L. 20), a cui l'Ammiraglio F. Camperio ha premesso un lusinghiero giudizio sull'autore e sull'opera. Pochi libri di genere narrativo rispecchiano, come questo, la vita sul mare e la fanno conoscere agli Italiani in un momento in cui sul mare si decidono prevalentemente le nostre sorti. In queste pagine si respira l'aria salmastra dell'oceano e si vive la vita di bordo a contatto coi nostri equipaggi, tanta è la vivacità espressiva di questo autentico scrittore marinaio italiano, che su tutti gli oceani ha navigato per 35 anni.

Una filiale del Banco di Roma a Lubiana.

Alla presenza di tutte le autorità politiche e militari, è stata inaugurata a Lubiana una nuova filiale del Banco di Roma.

FRA I LIBRI

R. Accademia d'Italia – Centro Studi per l'A. O. I. – Missione di studio al Lago Tana – Vol. III, *Ricerche limnologiche*, diviso in 2 parti (1ª: G. Morandini, *Geografia fisica*, L. 50; 2ª *Chimica e Biologia*, L. 50); vol. IV, E. Moltoni, *Raccolte ornitologiche nella regione del Lago Tana* (L. 50); vol. V, L. Cipriani, *Ricerche antropologiche sulle genti* (L. 150), Roma, R. Accademia d'Italia, 1940-xix.

A. Comez-G. Strobino – *La meccanica Vincenzi e la priorità e i contributi italiani al telaio detto di Jacquard*. Pag. 34. Editoriale Laniera S. A., Roma 1941-xx. L. 3.

V. Manvilli – *Il frumento*. Pag. 271, con tav. f.t. L. 12,50. – Aleardo Manzato – *Il tè*. Pag. 134 con illustraz. L. 10. – Edoardo Bassi – *La coltivazione della patata*. Pag. 73. L. 6,60. Biblioteca Agricola. Ed. G. B. Paravia, Torino 1942-xx.

Piero Caccialupi – *Tre cani da caccia (compreso il fox)*. Pag. 65, con tav. f. t. Ed. Hoepli, Roma 1942-xx. L. 10.

R. Circolo Italiano della Vela – *Annuario* 1941-1942-xx. Pag. 311. R. Federaz. Italiana della Vela, Genova 1942-xx.

Beniamino Ascione – *Gli animali e la guerra*. Stab. Tip. N. Jovene, Napoli 1942-xx.

M. Bonfiglio – *Il motore Diesel in azione*. Pag. 698. Soc. Subalpina Editr., Torino 1942-xx. L. 125.

Veikko A. Koskenniemi – R. U. Montini – L. Salvini – P. E. Pavolini – O. Okkonen – T. Haapanen – L. Karttunen – E. Peternolli – R. R. Petitto – A. M. Speckel – R. B. Fabbricotti – *Finlandia*. Pagine 214, con 3 cartine geograf. e illustraz. f. t. Ediz. Roma (via XXIV Maggio 43, Roma) 1941-xix. L. 12.

G. Grilli – *Manuale delle pensioni pei salariati degli Enti locali*. Pag. 538. Ed. C. Nani, Como 1942-xx. L. 30.

R. Stazione sperimentale per i combustibili, Milano – *Studi e ricerche sui combustibili*. Vol. I (1938-1940). Pag. 304. Ed. Zanichelli, Bologna 1942-xx. L. 60.

Quaderni de «La Giovane Montagna». N. 79, N. Zucchi Castellini: *I Laghi dello Spiaggi*. Pag. 4, con illustraz. – N. 82, A. Zamboni: *Giro breve per il Preappennino Reggiano*. Pag. 15, con illustraz. – N. 83, I. Bocchialini: *Una famiglia di tipografi poeti dialettali: Domenico e Andrea Galaverna*. Pag. 10 – N. 87, R. Fantini: *Traversetolo e il Risorgimento Nazionale*. Pagine 20. – N. 90, A. Zamboni: *Centenario d'un grande Poeta: Matteo Maria Boiardo, Signore di Scandiano e Governatore di Reggio*. Pag. 9 con illustraz. – N. 91, F. Bernini: *Il dialetto parmigiano come linguaggio neo-latino*. Pag. 8. – N. 92, L. Buglia: *I nuovi sonetti della Magra e del Golfo*. Pag. 6 con illustraz. – N. 93, C. Martinetti: *Lampada sepolta*. Pag. 6 – N. 94, G. Malagoli: *Osservazioni e proposte per un nuovo vocabolario reggiano-italiano*. Pag. 6. – N. 95, G. Alpi: *La «Zecca» di Compiano*. Pag. 8, con illustraz. – N. 98, E. Guerra: *Medaglioni di Cornigliesi illustri*. Pag. 14. Ed. «La Giovane Montagna», Parma 1941-42-xx.

CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA

CORSO ITALIA, 10 – MILANO

QUOTA D'ASSOCIAZIONE

Soci Vitalizi	L. **357,—**		(Estero L. **510,—**)
Soci Annuali	L. **22,70**	(più L. 2 tassa di ammiss.)	(Estero L. **32,70**)

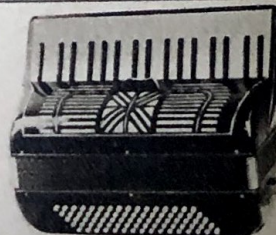
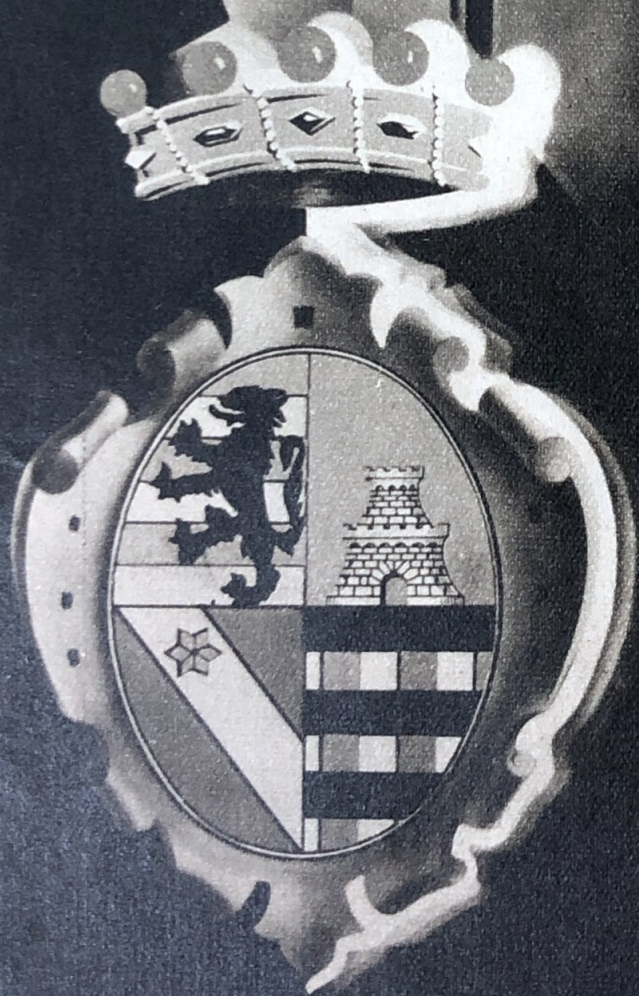
Per i versamenti nel Regno: CONTO CORRENTE POSTALE N. 3/98 MILANO

Statistica dei Soci al 31 Maggio 1942-XX

Soci annuali che avevano pagato la quota al 31 maggio 1942		N. **150.690**
Nuovi Soci annuali al 31 maggio 1942		» **20.789**
Soci vitalizi inscritti al 31 dicembre 1941	N. **269.104**	
Nuovi Soci vitalizi dal 1-1-1941 al 31-5-1942	» **1.822**	
Soci vitalizi in corso di pagamento rateale	» **5.467**	
		» **276.393**
		N. **447.872**

Abbonamento a **Le Vie d'Italia:**
Italia, Impero, Albania, Possed. e Col.: Annuale L. **26,–** Estero L. **46,–**
Semestr. L. **13,–** Estero L. **23,–**

Abbonamento a **Le Vie del Mondo:**
Italia, Impero, Albania, Possed. e Col.: Annuale L. **51,10** Estero L. **76,50**
Semestr. L. **26,–** Estero L. **38,50**

Abbon. annuo cumulativo a **Le Vie d'Italia** *e* **Le Vie del Mondo:**
Italia, Impero, Albania, Possed. e Col.: Annuale L. **75,–** Estero L. **114,–**

Olivetti Studio 42 - la macchina per la vostra corrispondenza personale

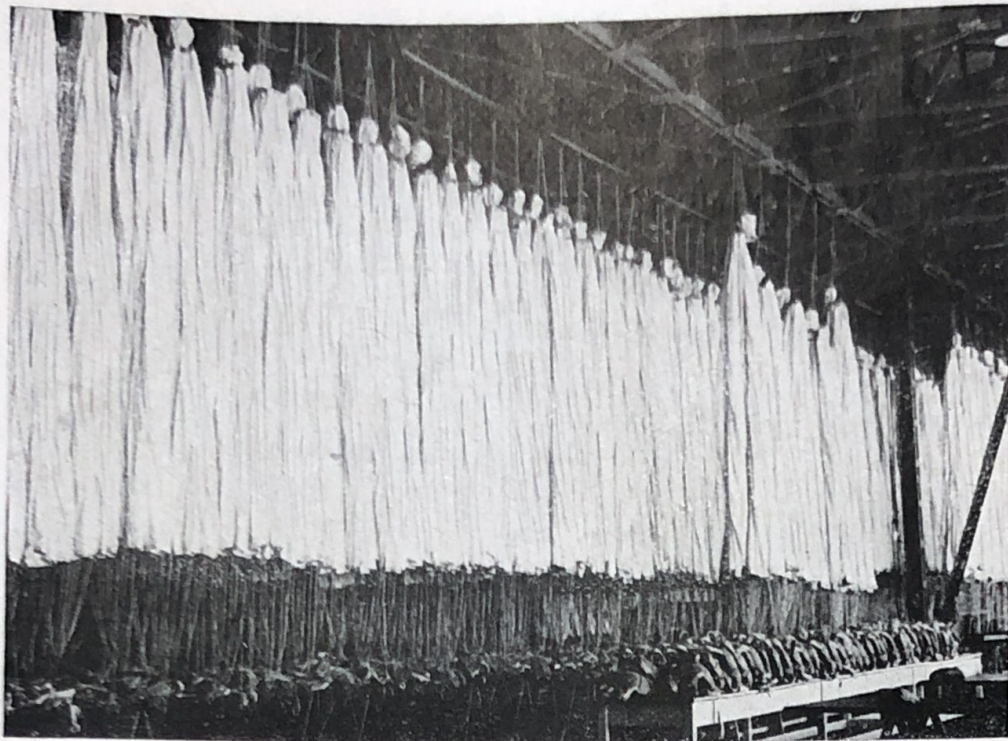
LE VIE D'ITALIA
RIVISTA MENSILE DELLA CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA
ANNO XLVIII - NUMERO 7 LUGLIO 1942 - XX E. F.

INVASORI DAL CIELO

PARACADUTISTI

Nell'estate del 1914, mentre i Belgi si ritiravano su Anversa, la battaglia delle Ardenne divampò tra le truppe tedesche e quelle franco-inglesi: queste ultime, battute a Charleroi e a Mons, iniziarono la ritirata verso il Sud. Joffre decise allora di passare alla controffensiva sulla linea della Marna, che frattanto i Tedeschi avevano raggiunta. A causa della loro rilevante inferiorità numerica i Tedeschi dovettero contenere i loro attacchi ed intuirono che il piano di una rapida eliminazione della Francia veniva ad essere sconvolto. Con la resistenza della Marna si ebbero i primi indizî di stabilizzazione del fronte e si manifestò la tendenza – confermata poi durante la cosiddetta corsa al mare – ad interrare nelle trincee gli uomini e il materiale.

La guerra, iniziatasi con un vivace e fulmineo dinamismo, si trasformò in pochi mesi in guerra trincerata e di logoramento lineare: e questo passaggio dalla guerra di movimento alla guerra di trincea eliminò le speranze di una rapida soluzione del conflitto, il quale non ebbe, infatti, una soluzione bellica, nel senso che la Germania – con le sue divisioni ancora efficienti e dislocate nei diversi territori nemici – fu costretta a capitolare per la mancanza di rifornimenti e per la stanchezza da cui fu côlta la classe dirigente.

Questo fatto ebbe conseguenze non lievi nell'impostazione dei problemi strategici, specie quando risultò con evidenza che a Versaglia, più che la pace, era stato firmato soltanto un armistizio. La prima e la più importante di

IL PARACADUTE, DA PACIFICO MEZZO DI SALVATAGGIO DI PILOTI IN PERICOLO SI È TRASFORMATO IN STRUMENTO ATTIVO DELLA GUERRA MODERNA.

SCHIERAMENTO DI UN REPARTO PARACADUTISTI IN TENUTA SPORTIVA.

queste conseguenze fu la creazione di linee fortificate, che pullularono ovunque sul continente europeo: Maginot, Siegfrid, Stalin, Mannerheim. Questi nomi ricordano il poderoso sforzo compiuto dai popoli per erigere alle proprie frontiere barriere di cemento e di acciaio, da cui trarre garanzia di sicurezza nell'eventualità di un attacco nemico.

Ma se da un lato ci si preoccupava di erigere in casa propria fortificazioni quanto più possibile potenti, dall'altro si studiavano i sistemi più idonei per abbattere e superare quelle dell'avversario. Cómpito, questo, di non facile attuazione, poiché l'eccellente qualità delle fortificazioni moderne – soprattutto se paragonate a quelle dell'altra guerra, che pure avevano fatto buona prova – faceva intuire che i vecchi metodi non erano più idonei ad abbattere o superare quelle poderose barriere. Per infrangere nel più breve tempo possibile e senza eccessivi sacrifici di uomini e di materiale le difese avversarie era, dunque, necessario procedere all'adozione di nuovi mezzi, più insidiosi e micidiali.

Le innovazioni, la cui efficacia è stata sperimentata nel corso di questa guerra, furono due: impiego in massa di apparecchi da bombarda-

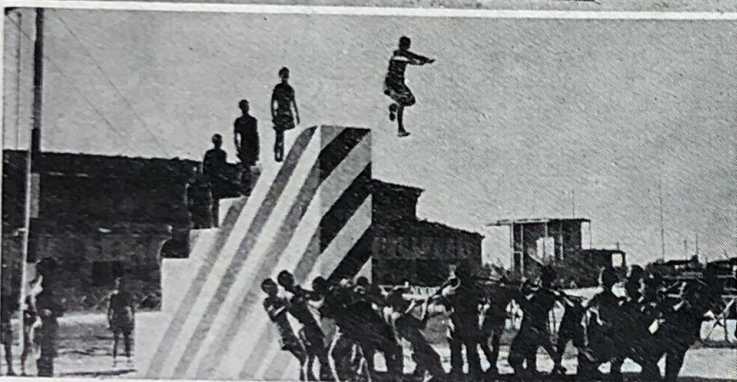
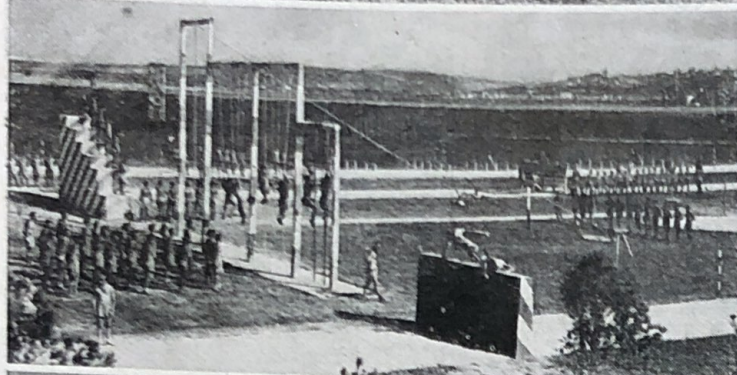
IN ATTESA DEL PROPRIO TURNO, SI CANTA GIOCONDAMENTE.

NIENTE SALUTI O ABBRACCI PRIMA DELLA PARTENZA.

mento a tuffo, che intervengono nell'azione per cooperare con le divisioni corazzate, e adozione di vaste formazioni di paracadutisti e di truppe aviotrasportate.

Fu per questa necessità che il paracadute, la cui prima idea germogliò nella mente eccelsa di Leonardo, si trasformò, da pacifico mezzo di salvataggio di piloti in pericolo, in strumento attivo della guerra moderna.

Vero è che i paracadutisti furono già individualmente impiegati dall'Italia nella prima guerra mondiale: si trattava di ufficiali informatori che scendevano di notte in territorio nemico e comunicavano poi con i propri Comandi mediante piccioni viaggiatori. Ma l'impiego in massa, e con i nuovi cómpiti che vengono affidati ai paracadutisti, si è attuato soltanto in questa seconda guerra mondiale e ha dimostrato che questi reparti di arditissimi uomini dell'aria possono portare un contributo notevole allo svolgimento delle operazioni e costituire un peso non indifferente sull'esito di una battaglia.

Uomini dell'aria, abbiamo detto, per determinare l'elemento ove ha origine l'attività del paracadutista. Ma questa fase iniziale, che maggiormente colpisce la sensibilità del pubblico per il suo lato spettacolare, è ben lungi dal compendiare tutta l'attività del paracadutista. Anzi,

LA PREPARAZIONE ATLETICA TENDE AD ACCENTUARE LO SVILUPPO E LA SENSIBILITÀ DI QUEI MUSCOLI, CHE MAGGIORMENTE SONO CHIAMATI AD OPERARE DURANTE IL LANCIO E L'ATTERRAGGIO.

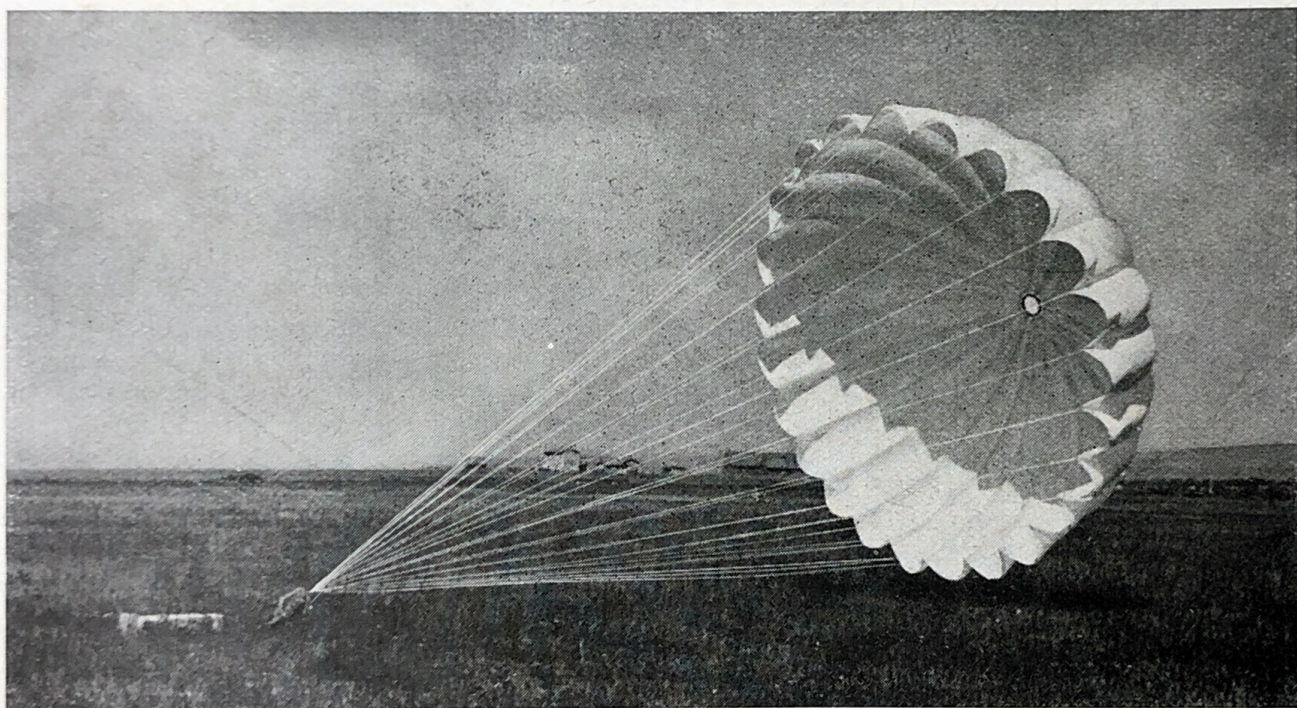
essa non rappresenta che la fase iniziale, di avvicinamento al nemico potremmo dire, la fase che prelude e prepara il combattimento: la lotta vera e propria ha inizio soltanto quando uomini, armi e munizioni abbiano già toccato terra.

Il pubblico ignora quale proficuo lavoro venga portato a termine presso le sedi di addestramento di queste truppe. L'allievo, prima di esservi ammesso, viene sottoposto ad una severa indagine medica per l'accertamento dei requisiti di robustezza, elasticità fisica, audacia e forza di resistenza ai prolungati disagi. La visita è rigorosa: chi ha un sistema nervoso debole o facilmente eccitabile è costretto a rinunciare.

La prima cosa che l'allievo deve imparare alla perfezione è il funzionamento del paracadute. La tecnica del lancio è insegnata mediante una serie successiva di salti, durante i quali l'allievo apprende a cadere con regolarità. Frattanto si cura la preparazione atletica dell'allievo con una serie di esercizi ginnico-sportivi di vario genere, tendenti ad accentuare lo sviluppo e la sensibilità di quei muscoli che maggiormente sono chiamati ad agire durante il lancio e l'atterraggio (fune, salti, cavallo, volteggi e, soprattutto, capovolte sul terreno per riprendere la posizione eretta).

Nella seconda fase l'allievo imparerà, sfruttando il vento prodotto al suolo da un vecchio apparecchio, a lasciarsi trascinare offrendo le spalle al vento, a rizzarsi immediatamente sulle ginocchia e a saltare in piedi appena liberatosi dal paracadute. S'inizia poi, facendo uso di un paracadute a dimensioni ridotte, un ciclo di lanci dall'alto di un'incastellatura appositamente innalzata ai margini del campo.

Dopo questo addestramento preparatorio giunge il giorno del primo lancio. L'apparecchio sorvola l'aeroporto di manovra e l'istruttore, in genere, effettua per primo un lancio a scopo dimostrativo. Poi l'apparecchio vira e torna a sorvolare il campo: ad un ordine dell'aiuto istruttore l'allievo si lancia, mentre l'istruttore – da terra – corregge con un grande megafono gli errori: « Non oscillare – ancora trenta metri – orientarsi col paracadute – chiudere le gambe ».

All'inizio del suo volo nello spazio, l'allievo prova l'impressione di affondare, poiché il suo corpo precipita nel vuoto secondo le leggi della gravità;

LANCIO E ARRIVO A TERRA DI UNA CASSETTA DI RIFORNIMENTO.

egli ha l'impressione di essere trascinato con violenza verso il basso e il respiro gli viene quasi a mancare. Però, non appena aperto il paracadute, si verifica una sensibile diminuzione della velocità, che si riduce a 5-6 metri al secondo. L'allievo gioisce di un senso di calma e di sicurezza, del quale non fa neanche in tempo a rallegrarsi, poiché la terra si avvicina e sembra corrergli incontro a grande velocità. Bisogna attutire il colpo e sganciare sollecitamente il paracadute, per non lasciarsi trascinare. Un urto violento e un salto per rizzarsi: si è a terra.

Come per il pilota, anche per il paracadutista l'atterraggio costituisce la fase più difficile del suo viaggio nell'aria: esso richiede un accurato allenamento del corpo, che viene effettuato dall'allievo insieme con l'addestramento teorico.

Dopo questo primo lancio, logicamente il più importante, altri ne seguiranno a quote diverse, con differenti condizioni di vento e di visibilità, isolati e in massa: fino a che il paracadutista, sicuro ormai di sé, riceve l'ambito distintivo della specialità.

Un problema di grande importanza per la specialità è quello di effettuare il lancio con apertura differita del paracadute. È generalmente

UNO SCHIERAMENTO DEL REPARTO IN TENUTA DI LANCIO.

GLI UOMINI DI CIASCUNA SQUADRA SI ACCINGONO A SALIRE A BORDO.

noto che l'apertura del paracadute può avvenire in due modi: o mediante lo strappo di una funicella, che un moschettone rende solidale con una qualunque parte del velivolo; oppure mediante azionamento di una leva di comando a mano, collocata sulla parte anteriore del cinturone.

Se prima del lancio volutamente si esclude il funzionamento a strappo, il paracadute si aprirà quando verrà azionata dal paracadutista la leva di comando a mano. In particolari casi il funzionamento d'apertura può essere azionato da uno speciale congegno di orologeria.

Nel marzo 1938 il paracadutista James Williams, che perì, alcuni mesi dopo, in un successivo esperimento, conquistò il primato mondiale di lancio da grandi altezze, lanciandosi nel vuoto dalla quota di 10.800 metri: ed aprì il paracadute a soli 150 metri dal suolo. Ossia, egli traversò lo spazio come un bolide, per un'altezza di 10.650 metri, in 2 minuti e 5 secondi.

Non si creda che questi esperimenti abbiano valore soltanto dal punto di vista spettacolare o di primato, poiché poter disporre in determinate occasioni di una massa di paracadutisti allenati a questo genere di lanci potrebbe costituire un fattore di grande importanza.

Esaminiamo il caso di un attacco in massa di paracadutisti su una zona ristretta e ben difesa di territorio nemico: per esempio, un'isola di modeste dimensioni. Se gli aeroplani, dai quali si effettua il lancio, discendono a bassa quota, le perdite di aerei con il loro prezioso carico di queste sceltissime truppe potrebbero essere tali da compromettere il buon esito dell'azione. D'altra parte, se gli aeroplani volano ad alta quota e da alta quota si effettua il lancio, senza differire l'apertura del paracadute, per tutto il tempo della discesa le mitragliatrici e le batterie della difesa contraerea avranno facilmente ragione contro la massa degli attaccanti. Supposto che il lancio avvenga alla quota di 4500 metri e che il paracadute venga subito aperto, la durata della discesa si aggirerà intorno ai 12 minuti. Inoltre, durante questo viaggio attraverso lo spazio il paracadutista è in balìa del vento, la cui spinta orizzontale può anche raggiungere i 30-40 km. orari; e questo può condurlo lontano e in luogo inadatto all'atterraggio: ciò produrrebbe una dispersione delle forze, che, viceversa, appena giunte a terra, hanno quanto mai bisogno di riunirsi e di operare simultaneamente.

Il lancio con apertura differita risolverebbe tutti questi problemi, ma non è arduo immaginare quali difficoltà si debbano superare per addestrare a questo genere di lanci una massa di uomini.

Vediamo ora quali sono i cómpiti affidati a queste truppe scelte durante il corso della presente guerra e in qual modo questi cómpiti possano essere assolti.

Il primo e più semplice impiego di paracadutisti è quello di operare rapide incursioni sulle retrovie del nemico, per distruggere opere importanti dal punto di vista militare e logistico (ponti, centrali elettriche, depositi di munizioni, manufatti edilizi, ecc.). Si tratta dei cosiddetti guastatori, che possono anche effettuare colpi di mano contro posti di comando nemico, sì da seminare il panico e la disorganizzazione nei reparti dipendenti. In genere, questi attacchi vengono eseguiti di notte, e i guastatori, dopo aver compiuto la loro opera distruttiva, debbono cercare, ove non sia loro possibile di essere ripresi a bordo di un aeroplano amico atterrato nelle vicinanze, di fare ritorno per via terrestre o marittima, se la zona delle loro incursioni è prossima al mare.

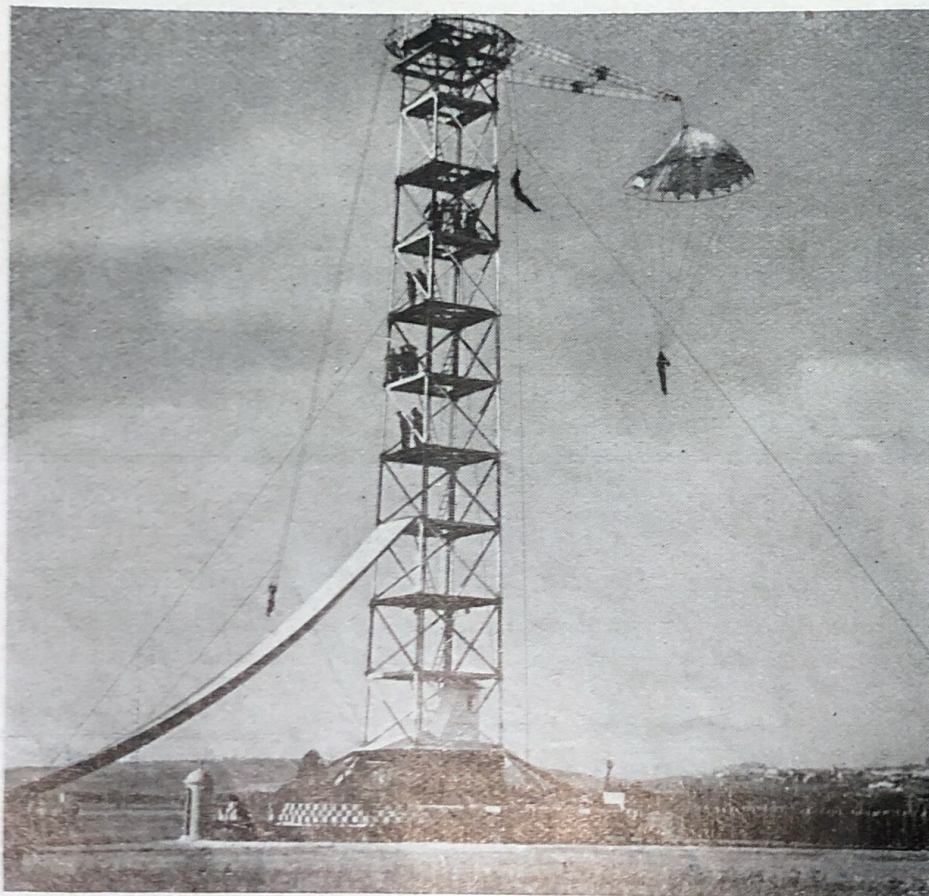
Molto più notevole, per l'entità delle forze che vi partecipano e per l'importanza dei risultati, è l'impiego dei paracadutisti in massa.

Secondo una indovinata espressione del Godfrey, l'azione dei paracadutisti in massa contro

PREPARAZIONE DI UNA MINA.

L'ADDESTRAMENTO BELLICO E LA RESISTENZA AI DISAGI SONO PARTE ESSENZIALE NELLA PREPARAZIONE DEL PARACADUTISTA.

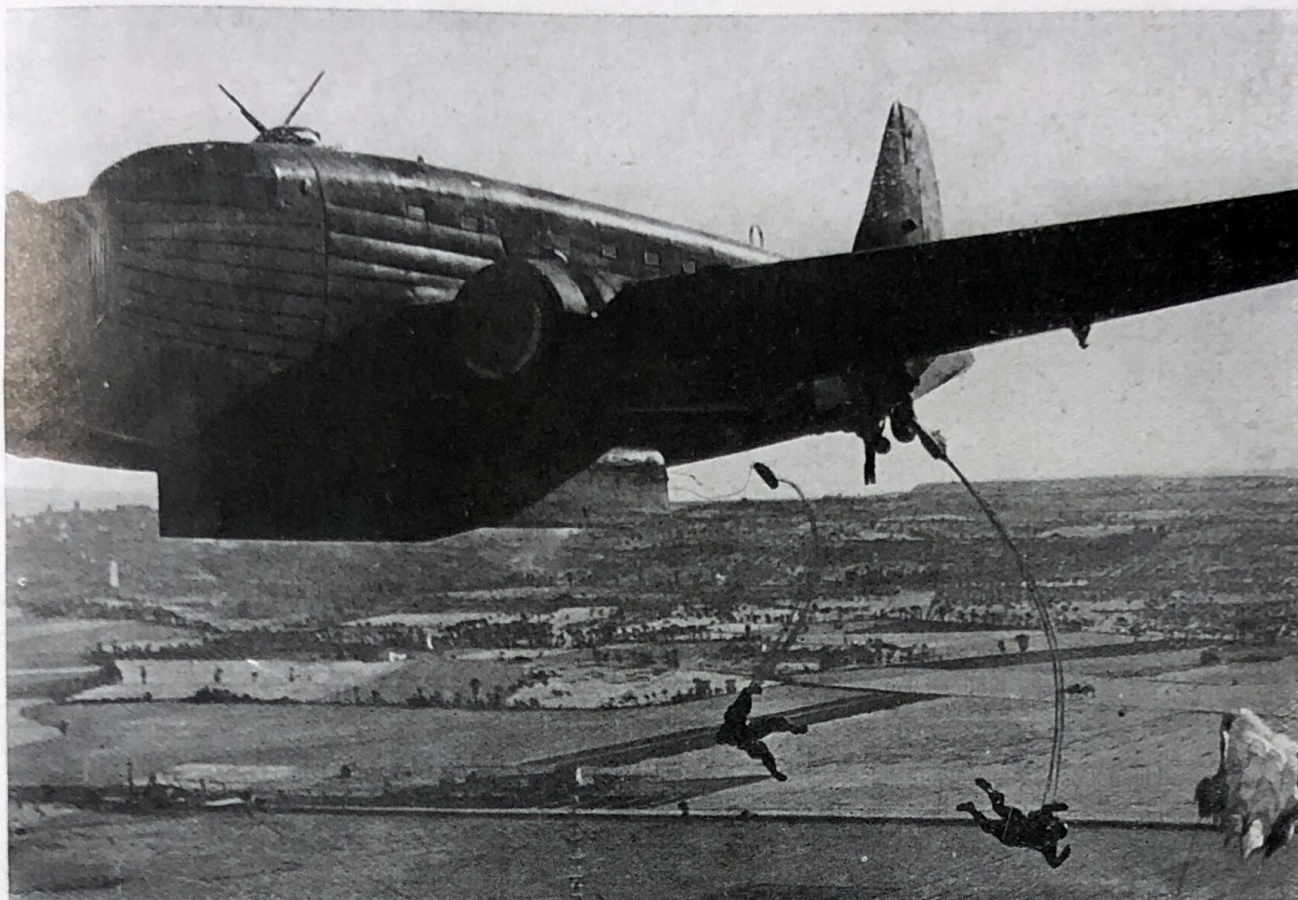
TERMINATA LA FUNZIONE AEREA, COMINCIA QUELLA DEL FANTE, DEL GUASTATORE, DEL GENIERE, DELL'ARDITO.

IN ATTESA DEL PROPRIO TURNO.

un obiettivo nemico tende a provocare un « tumore » sul retro delle linee avversarie. In genere, l'obiettivo prescelto è un aeroporto, e questo per ovvie ragioni. Per quanto grande possa essere il numero di paracadutisti impiegati nella conquista di un centro vitale nemico, esso non sarà mai tale da poter resistere, a lungo andare, alle forze che gli avversari possono concentrare nella zona. Cosicché, dopo un primo successo iniziale, dovuto alla sorpresa, all'audacia e, magari alla temporanea superiorità numerica degli attaccanti, in breve volgere di tempo l'attacco sarebbe destinato all'insuccesso.

Ben diverso si presenta il caso se la località occupata è un aeroporto, sul quale possono cominciare ad affluire, non appena i paracadutisti vi abbiano ottenuto la supremazia, gli aerei da trasporto, che sbarcheranno numerose truppe di rinforzo, armi e munizioni, rifornimenti e quanto altro occorra non soltanto a mantener viva ed efficiente la resistenza contro la pressione nemica, ma anche a sviluppare eventualmente un attacco verso l'esterno, sì da estendere e rendere sempre più nociva la zona del « tumore ». Inoltre, l'occupazione degli aeroporti stronca le possibilità di offesa da parte dell'aviazione nemica e crea la premessa per un sempre maggiore sviluppo della nostra offensiva aerea.

La grande mobilità dell'aereo consente sempre di realizzare, almeno parzialmente, il fattore sorpresa; inoltre, i velivoli possono partire da basi diverse e lontane in modo da disorientare il nemico; come pure l'attacco può essere contemporaneamente sferrato in più punti, in modo che egli non sia in grado di comprendere in quale zona verrà esercitata la maggiore pressione.

L' attacco s' inizia da parte di squadriglie da bombardamento, le quali cercano di neutralizzare la difesa dell' aeroporto. Arrivano poi a bassa quota, generalmente scortati dalla caccia, gli aerei da trasporto, dove sono imbarcati i paracadutisti. Anche i piloti designati a queste operazioni vanno accuratamente scelti: si tratta di volare a bassa quota per alcuni chilometri su territorio nemico, quasi sempre sotto il fuoco antiaereo. In questi frangenti il pilota deve mantenersi calmo e con-

DALL'ALTO DI UN'INCASTELLATURA, INNALZATA AI MARGINI DEL CAMPO, S'INIZIA UN CICLO DI LANCI CON PARACADUTE A DIMENSIONI RIDOTTE.

IL SALTO NEL VUOTO. (*Fot. Ministero dell'Aeronautica*)

durre l'apparecchio nella zona precisa dove l'attacco della *fanteria aerea* dovrà essere sferrato. Tutto ciò richiede doti di sangue freddo, calmo giudizio di pilota e arte di navigatore.

Giunti al punto prestabilito, avviene il lancio dei paracadutisti, delle armi, delle munizioni, dei viveri. Gli uomini, discesi in massa in uno spazio quanto più possibile ristretto, raccolgono il materiale e si adunano sollecitamente intorno ai loro capi per iniziare il combattimento.

A questo punto, la funzione aerea del paracadutista è terminata: comincia quella del fante, del guastatore, del geniere, dell'ardito... Ed è allora che l'accurata preparazione degli uomini – perfetta conoscenza delle armi, resistenza ai disagi, tecnica dell'attacco, uso parsi-

UNA BELLA VISIONE DEL LANCIO DALLA TORRETTA: IL PARACADUTE SI È APERTO COME D'INCANTO...

IL LANCIO DALL'AEREO.

IL VIAGGIO NEL VUOTO.

trale telefonica, polveriera e soprattutto batterie antiaeree.

Non appena vinta la resistenza avversaria, una radio portatile annuncia l'avvenuta occupazione del campo. Comincia allora l'afflusso degli aerei da trasporto, e, in meno di quel che si pensi, l'aeroporto viene totalmente occupato e approntato alla difesa, per resistere contro gli attacchi esterni.

In tal modo ebbero inizio, all'alba del 20 maggio, le operazioni contro Creta, che portarono in 14 giorni alla totale occupazione dell'isola. Sul solo aeroporto di Malemi furono lanciati 1500 paracadutisti, mentre altri gruppi prendevano contemporaneamente terra a Retimo e a Candia e nuclei minori in diverse altre località dell'isola, per disturbare i collegamenti e iniziare la guerriglia. In questa battaglia, alla quale presero parte anche alcune squadriglie di veleggiatori, gli Stukas furono largamente impiegati per ridurre al silenzio le opere della difesa britannica: soltanto su Canea vennero lanciate 30.000 bombe.

Quella di Creta e le altre operazioni condotte brillantemente a termine (Oslo, Stavanger, Narvik, Eben Email, Rotterdam ecc.) sono una prova inoppugnabile dell'importanza dei paracadutisti nella guerra moderna. Operando nelle estreme retrovie, al di là di ostacoli ritenuti insuperabili, essi suscitano il panico, disorientano l'avversario e conquistano obiettivi di capitale importanza. La Francia ha pagato caro il giudizio dei suoi uomini responsabili sulla importanza dei paracadutisti, la cui attività venne definita « esercitazioni da Circo equestre ».

« Una formazione aerea e reparti di paracadutisti, sotto la protezione di forze da bombardamento e da caccia, hanno occupato ieri le isole di Cefalonia e di Zante ».

monioso di munizioni – comincerà a dare i suoi frutti.

Mentre i paracadutisti iniziano il loro attacco, aeroplani da caccia e da combattimento incrociano nel cielo dell'aeroporto: i primi per ostacolare ogni tentativo di intervento delle forze aeree avversarie, i secondi per contribuire con le forze di terra all'eventuale abbattimento di forti nuclei di resistenza delle forze che presidiano l'aeroporto.

I principali obiettivi degli attaccanti saranno: comando, corpo di guardia, stazione radio, cen-

Così il Bollettino del Quartier Generale delle Forze Armate n. 330, in data 1º maggio 1941.

Questa operazione dei paracadutisti completò l'occupazione delle Isole Ionie, che aveva avuto inizio due giorni prima, quando una nostra formazione di idrovolanti si era presentata sul cielo di Corfù per intimarne la resa.

L'ATTERRAGGIO.

« Tra pochi minuti – diceva il messaggio che il Comandante della formazione aveva lanciato sulla città di Corfù – ammarerò presso la spiaggia di Manduccio. Se Corfù vuole chiedere la resa, la popolazione mi venga incontro con la bandiera bianca ».

La resa, infatti, avvenne senza alcun incidente.

L'azione dei paracadutisti si svolse due giorni dopo su Cefalonia, sul cui cielo convennero, verso le ore 12,30 del 30 aprile, formazioni di grossi velivoli da trasporto (i cosiddetti « Marsupiali »), scortati da reparti di cacciatori e di bombardieri. L'operazione era combinata con truppe aviotrasportate (avieri e camicie nere), che avrebbero collaborato all'occupazione dell'isola.

Non appena i giganteschi apparecchi si furono abbassati, avvenne il lancio dei paracadutisti, i quali piombarono su una pianura arida e grigia, che conduce a Metaxata, tra le anfrattuosità di quei monti, le cui cime raggiungono i 1700 metri. Poco dopo, sulla città di Argostoli, situata a circa due chilometri dal punto dove i paracadutisti avevano preso terra, sventolava il tricolore italiano.

Le truppe aviotrasportate, che parteciparono all'occupazione di Cefalonia, occuparono, nella stessa giornata, Zante.

Preparazione, audacia e fermezza sono le doti che caratterizzano il fante dell'aria, il quale investe il nemico dall'alto e deve, con la sua stessa azione, creare la premessa per l'intervento di ulteriori reparti in suo aiuto. Difficile compito, nel quale bisogna essere decisi a rischiare il tutto per tutto. Ma il paracadutista sa che coraggio e determinazione sono due elementi indispensabili per conseguire il successo.

MARIO CRÒ

ANCHE I QUADRUPEDI HANNO PROVATO L'EMOZIONE DEL SALTO NEL VUOTO.

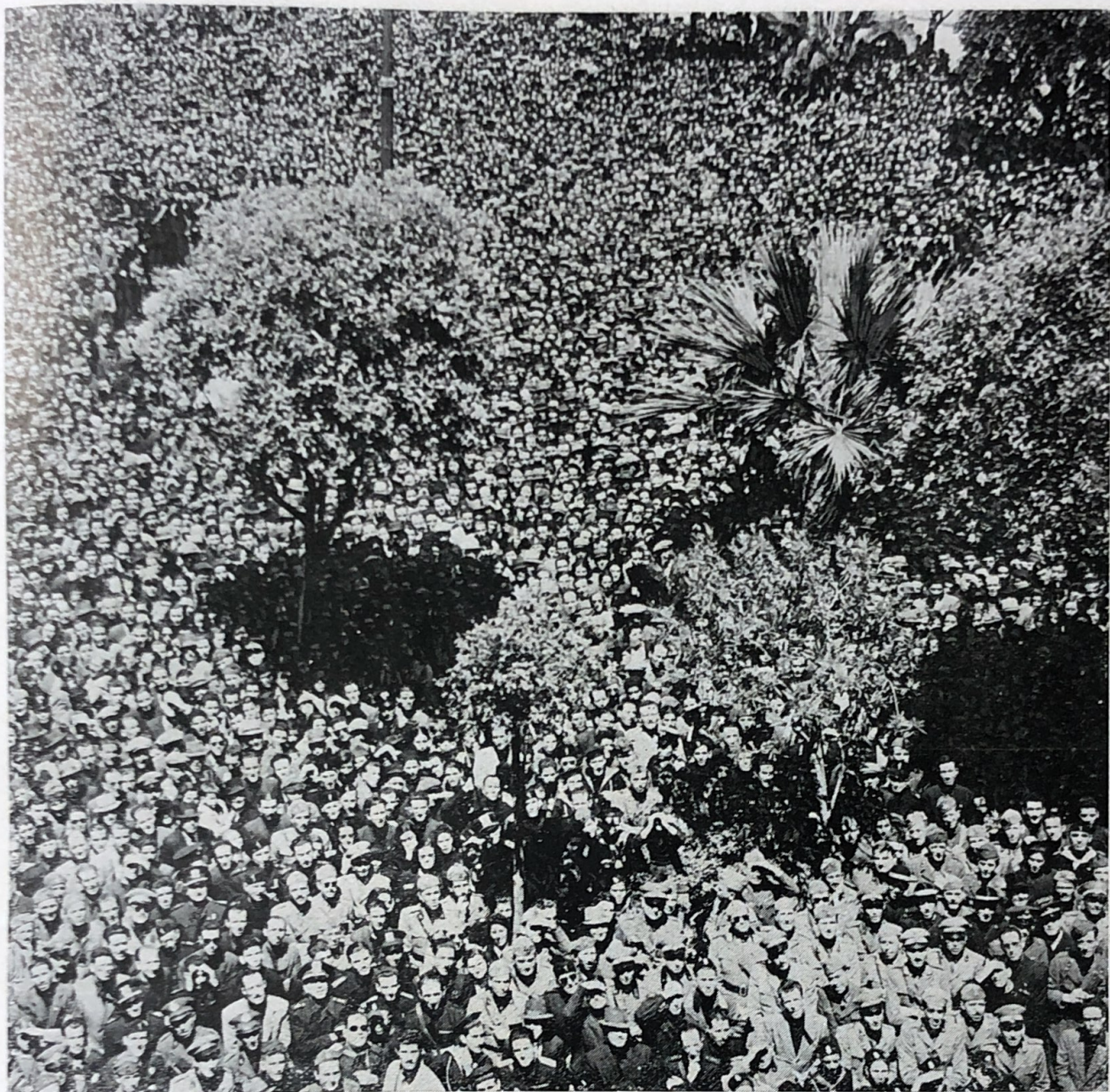
IL DUCE IN UN GRUPPO DI RURALI SARDI, ACCORSI AD ATTESTARGLI LA LORO FEDE E LA LORO DEVOZIONE.

LA SARDEGNA E LA GUERRA

Ogni volta che la sorte, da me prescelta e guidata, mi porta oltre i confini della Patria, per una non mai sazia curiosità di paesi e di genti, o per il compimento d'un dovere che a me sembra, sul momento, improrogabile, io mi faccio in cuore una promessa: « Al mio ritorno andrò in Sardegna ». E la mantengo.

V'è qualcosa di misterioso e d'implacabile in questi richiami: il bisogno di rimescolarmi per un attimo alla mia gente, di riprendere forza, come Anteo, toccando il suolo dell'Isola dove son nato.

Questa volta la breve e commossa avventura del ritorno, dopo fecondi mesi di vita germanica, s'è incrociata con un avvenimento insperato: l'improvvisa apparizione del Duce.

L'esplosione di gioia quasi barbarica – dovrei dire barbaricina – che ha accolto ed inseguito

IL POPOLO CAGLIARITANO MENTRE ASCOLTA LA VIBRANTE PAROLA DI MUSSOLINI.

il Capo nella sua corsa ad occhi bene aperti traverso l'Isola, dalla Gallura al Logudoro, alla Barbagia, al Campidano, al Sulcis, ha placato ogni mia ansia, ha rinsaldato ogni più fonda certezza: la terra è sempre quella, la razza non s'è smentita: nelle asprezze più aspra, nel rischio più coraggiosa, nel sacrificio più pronta.

V'è un modo ormai comune di definire la razza e la terra sarde. Vi sono aggettivi che vanno ormai sulla bocca di tutti: ferrea, incrollabile, fedelissima, guerriera, taciturna... anche sulla bocca e sulla penna di chi mai le conobbe.

Ho detto « ormai » perché fino alla prima guerra mondiale la Sardegna non era per la massa degli Italiani che un macigno malarico e infecondo, in mezzo al mare che lo isolava dal mondo, scarsamente abitato da uomini inetti e neghittosi, sudici, vendicativi.

La prima guerra mondiale ha rivelato la Sardegna all'Italia, spazzando a colpi d'obice e di bombe a mano le tristi secolari leggende, purtroppo avvalorate anche da penne illustri: la terra era arida perché gli isolani, per estrema pigrizia, preferivano, anziché lavorare, vivere di rapina; l'insalubrità dell'aria era dovuta alle carogne dei mufloni insepolti; una legge autorizzava, anzi obbligava, a uccidere i genitori vecchi a colpi di bastone; la razza sarda era, anche fisicamente, una razza inferiore. E così via.

Non v'è dunque da meravigliarsi se i governanti di buona memoria dell'Italia democratica mandavano in castigo, in questo « covo di briganti », i cattivi funzionari.

A dire il vero, la Sardegna, per secoli terra di passaggio e d'approdo fra l'occidente e l'oriente, terra di saccheggio, di sfruttamento e d'ignobile abbandono, non aveva debiti di gratitudine neppure verso l'Italia.

IL DUCE, DOPO AVER PASSATO IN RIVISTA UNO SCHIERAMENTO DI FORZE ARMATE, INTRATTIENE A RAPPORTO IL GENERALE DIAMANTI.

Eppure, quando l'Italia chiamò alle armi, per le sue giuste rivendicazioni e il sospirato raggiungimento dell'unità nazionale, questi piccoli Sardi « inetti al servizio militare » accorsero in massa, fecero scudo dei petti al nemico, crearono la leggenda che tutte doveva sfatare, rossa d'amore, di gloria e di sangue: la « leggenda della Brigata Sassari ».

Per virtù dei suoi fanti l'Isola s'era risaldata al continente. Il quattro novembre del 1918, all'ora precisa dell'armistizio, alla testa dei suoi arditi, « colpito nell'atto del balzo, per spingere la vittoria più lontano », era caduto un giovinetto sardo. Un anno prima gli era morto il padre in battaglia. Gli erano morti in battaglia quattro consanguinei. Un fratello era stato ferito al suo fianco.

Gabriele D'Annunzio, che sempre rimpianse di non avere scritto sull'Isola quel libro che da tanti anni portava in cuore, rievocando a Roma le gesta e la morte di questo eroe cagliaritano, Alberto Riva Villa Santa, la più giovine medaglia d'oro, chiedeva commosso: « C'è tuttavia il Tirreno fra noi e quel masso d'amore? ».

Prima di lui, fra i grandi, Garibaldi e Mazzini avevano guardato la Sardegna con occhi ammirati e pietosi. Dopo le parole glorificatrici del Poeta, « stirpe più che ferrea, silenziosa sublimità sarda, eroismo dalle labbra serrate, sacrificio senza parola », più d'un « reduce », pensoso dei destini dell'Isola sua, con le ferite di guerra ancora doloranti, si disse, quando l'oblio tornò più amaro di sempre perché intriso d'ingratitudine: « C'è tuttavia il Tirreno tra questo masso d'amore e l'Italia ».

A chi avesse anche lontanamente conosciuto la storia dell'Isola non avrebbe dovuto parer meraviglia la virtù guerriera dei sardi, virtù secolare nata dalle contingenze, affinata e tenuta viva dalla necessità di difendersi e quindi di offendere.

Vi sono figure di primissimo piano in questa storia aspra di lotte e di sopraffazioni: Amsicora, l'eroe pellita, che dopo aver combattuto all'ultimo sangue si uccide per non cadere prigioniero dei romani. Eleonora, la giudichessa d'Arborea, guerriera intrepida e saggia legislatrice, che alla testa dei suoi sconfigge gli Aragonesi. Giommaria Angioj, l'Alternos, che capeggia il moto insurrezionale contro il feudalesimo. E il padre di Goffredo Mameli, contrammiraglio cagliaritano, che guida la spedizione notturna della flotta sarda contro il pascià di Tripoli...

Vi sono pagine stupende, come quella di Oristano – la città che si vanta di aver resistito per ultima all'invasione straniera – che costrinse alla ritirata i Francesi dell'ammiraglio D'Arcourt, giunto d'improvviso con una flotta di quarantadue navi. La vittoria di Lepanto si deve in gran

MADRI E SPOSE DI COMBATTENTI SARDI PARLANO AFFETTUOSAMENTE COL DUCE...

parte agli archibugieri sardi. La battaglia della Maddalena vide vincitore, contro il côrso Bonaparte, il sardo Millelire.

I Sardi pesarono col loro impeto sulle sorti della battaglia di Crimea. In Libia, e nella prima guerra mondiale, e in quella dell'Impero, nella Spagna, su tutti i fronti di questa guerra tremenda, furono e sono presenti, pronti a dar tutto, tutto il sangue e la vita.

Non bisogna, peraltro, credere che il Sardo ami la guerra per la guerra e che per questo la virtù guerriera sia la sua virtù per eccellenza. Egli ha una concezione veramente romana della vita. « Ricorda – scrisse Mazzini – in parecchie fogge del suo vestire la tradizione romana, e nel suo dialetto conta più largo numero di parole latine che non è in alcun altro dei nostri dialetti ».

Nell'esercizio dei suoi doveri, verso la patria, il lavoro, la famiglia, la religione, egli obbedisce alla sua natura schietta e onesta.

Difendere la patria per farla più sicura e più grande, offrirle tutto, è il primo dei suoi doveri di uomo e di sardo, e lo adempie in pieno, fino in fondo.

Quando il Duce si recò per la prima volta in Sardegna, nel 1923, perché voleva conoscerne personalmente le vere condizioni e le reali necessità, i Sardi lo guardarono e lo ascoltarono meravigliati: dal 1870 non s'era più veduta, nell'Isola, la faccia di un capo del Governo o di un ministro italiano. L'elogio del Duce risonò profondo nel cuore dei Sardi. Ma anche senza quell'elogio, e senza le promesse che lo accompagnarono, con eguale fiammante amore essi avrebbero accolto il rappresentante dell'Italia, ch'era un combattente, un trincerista, uomo del popolo, uomo, come loro, di poche, lapidarie parole.

Il popolo che viene definito « guerriero », e che spesso s'è chiuso in sé sdegnoso e diffidente, perché furono sempre deluse le sue speranze e non credeva più nelle promesse, vide con gioia sorgere case, scuole, acquedotti, immense dighe a difesa e a nutrimento dei campi. Vide piantare su tre delle sue plaghe più deserte, mangiate dall'acquitrino, tre gagliardetti, segnacoli di conquiste pacifiche e durature, armi di resistenza per le future fatali guerre: Mussolinia, Carbonia, Fertilia.

Meglio d'ogni altro Italiano, il Sardo, che sa per esperienza secolare che cosa significhino schiavitù e ingiustizia, comprese la necessità e l'idealità della guerra d'Etiopia, e accettò con animo forte i nuovi sacrifici.

Nell'ora dura delle sanzioni l'offerta dell'oro alla Patria assunse un carattere plebiscitario, addirittura commovente. Le donne, silenziose custodi dei sentimenti più sacri, dettero « tutto » quello che avevano. Non potendo offrire altro che un umile orecchino scompagnato, una vec-

IL DUCE TRA IL POPOLO FESTANTE LUNGO LA STRADA DA S. ANTIOCO A SANTADE (CAGLIARI).

chia logudorese pianse d'amarezza. E si sentì povera per la prima volta.

Così il Sardo, che ha patito tanti soprusi nei secoli, ha compreso meglio d'ogni altro la necessità e l'idealità della guerra attuale.

Il Duce l'ha veduto: il popolo della Sardegna è tutto in piedi, tutto mobilitato. È animato, fin nei più umili strati sociali, da quel sentimento di solidarietà che è in lui spiccatissimo e che abbraccia la famiglia, la società, la patria, l'unità della razza. È sostenuto da quel sentimento di orgoglio, che è in lui non meno radicato, per cui « deve » far buona figura, in pace e in guerra, di fronte all'ospite e di fronte al nemico.

A proposito di non so più quali restrizioni rese necessarie dalle inesorabili esigenze dell'ora, io ho udito una semplice contadina pronunciare parole degne di un'antica Romana: « Bisogna farlo per la patria ». Se un vecchio incontra un giovane sano in panni civili « Sei sempre qui? – gli chiede. – No faghes su dovere tou? ». (Non fai il tuo dovere?).

Per la patria bisogna dare senza rimpianto gli uomini validi, stringere la cintura, pagare forti tributi, soffrire la guerra viva dei cieli, sopportare con serenità un più sensibile distacco materiale dal continente. Nessuno, salvo rare eccezioni, si lagna, o si preoccupa eccessivamente; nessuno accaparra, o froda, o specula sui dolori della guerra.

Quando i sozzi accaparratori delle ricchezze del globo vaneggiarono, a un certo momento, con oxfordiana vanità e leggerezza, di far dell'Isola, spalto avanzato del nostro impero mediterraneo, una facile e comoda pedana, non facevano i conti cogli isolani.

IL DUCE DAVANTI ALLA TOMBA DI GIUSEPPE GARIBALDI, A CAPRERA.

Alla difesa della loro terra uomini e donne non cederebbero in ferocia ai mastini di Azara, tremendi alla difesa della tanca.

Basti un episodio per tutti. Quando i Francesi, nel 1793, attaccarono la Sardegna per impadronirsene, un popolano di Iglesias, Giovanni Lebiu, mosse da solo incontro a un distaccamento francese. Uccise sette uomini, ne ferì a morte molti altri e cadde senza un grido, a testa alta, sotto il piombo nemico.

Ognuno al proprio posto: è questa la tacita consegna. Nelle case e nei campi, nelle miniere e nelle fabbriche, negli aeroporti, a difesa delle coste, sui fronti di battaglia.

Tornando nell'Isola dopo sette anni – anni particolarmente duri, densi di eventi gloriosie decisivi – il Duce ha trovato ognuno al suo posto.

Il popolo, che non l'aspettava, è accorso da ogni punto del monte e della costa, s'è riversato al suo passaggio, lo ha stretto, abbracciato, coperto di fiori, gli ha sorriso, ha pianto, ha sonato a distesa le campane, ha tappezzato le vie di fiori rossi. In un impeto incessante gli ha gridato la sua fede sicura nella vittoria.

Dopo aver tutto veduto e guardato, il Duce ha chiaramente detto che, se molto era stato fatto per la Sardegna, «saldo cuore d'italianità nel Mediterraneo», molto v'è ancora da fare.

Fedeli alle promesse, i Sardi amano chi non promette invano.

Masso d'amore per l'Italia, masso d'odio per il nemico, la Sardegna oggi è tesa con tutte le forze verso una sola mèta: la vittoria.

STANIS RUINAS

UNA NUOVA GUIDA DELLA C.T.I.

CROAZIA

A distanza di poco più di un anno dalla proclamazione dello Stato indipendente di Croazia, esce alla luce in questi giorni, a cura della C.T.I., la Guida della Croazia, *terzo volume della serie* Guide dei Paesi balcanici, *a cui appartengono i due già pubblicati:* Albania e Grecia.

La nuova opera vuole innanzi tutto celebrare questo evento decisivo per la storia croata e rendere omaggio alla giovane Nazione entrata subito nel sistema del Tripartito, per collaborare all'instaurazione dell'Ordine nuovo in Europa e particolarmente nel settore balcanico. Questa Guida, oltre alla parte itineraria, comprende un ampio sguardo d'insieme alla storia, alla cultura, all'economia della Croazia, a tutti gli aspetti, insomma, della sua vita passata e presente e ai prevedibili sviluppi del suo prossimo futuro. Essa contribuirà, pertanto, a diffondere fra gli Italiani la conoscenza del nuovo Stato legato all'Italia da vincoli dinastici e la cui solidarietà politica ed economica col nostro Paese non potrà non affermarsi nel tempo sempre più profondamente.

Con una superficie corrispondente quasi ad un terzo (c. 100.000 kmq.) e una popolazione equivalente a circa un settimo di quella del nostro Paese (c. 6 milioni e mezzo di abitanti), lo Stato indipendente di Croazia ha ereditato poco più dei quattro decimi dell'area e della popolazione dell'ex regno di Iugoslavia.

Se lungo l'Adriatico un bastione montuoso si erge direttamente dal mare o a poca distanza da questo – vera barriera tra il mare stesso e le regioni dell'interno –, a Nord della Sava si estende la fertilissima pianura alluvionale, diramazione dell'immensa pianura pannonica, residuo di un antico lago geologico. Questa pianura, soprattutto nella zona più orientale (Slavonia), è la parte più e meglio coltivata della Croazia tutta, e quella dove più intensamente si sono sviluppati l'allevamento del bestiame e l'industria, dove più fitte sono le comunicazioni e più frequenti le città. Campi di granturco, di grano, di canapa e di lino si alternano qui con pingui pascoli; se i cereali, per lo scarso rendimento unitario, sono, per ora, insufficienti al consumo, il patrimonio zootecnico è ricchissimo: si pensi che ad ogni dieci abitanti dello Stato croato spetterebbero in media, nientemeno, tre bovini, due maiali, cinque pecore, una capra, un cavallo e quindici pennuti!

A Sud della Sava, invece, si eleva l'altopiano tra i 500 e i 1000 m. in media, ma sul quale s'innalzano gruppi di monti che talvolta superano i 2000 metri, rivestiti di magnifiche foreste. È questa, in gran parte, la regione nota col nome di Bosnia-Erzegovina, che per la selvaggia asperità delle sue montagne, per le sue valli incassate e tortuose, per le cupe forre in cui precipitano le acque, offre panorami di singolare bellezza. A dividere l'area boschiva della Croazia in ragione degli abitanti, ne spetterebbe circa un ettaro a testa (proporzionalmente, i boschi, in Italia non sono neppur la metà di quelli della Croazia). Ma circa il 65% delle foreste appartiene alla Bosnia, ove il legname costituisce la principale ricchezza. Non mancano però anche i minerali (soprattutto carbon fossile e lignite) là dove maggiore è la diffusione delle rocce antiche e degli espandimenti vulcanici.

Terra di contrasti: dalla bella pianura della Sava, piatta ed uguale, ma non monotona, perché interrotta da ridenti colline e da dense isole forestali, alle verdi montagne della Bosnia, alle selvagge e nude gole dell'Erzegovina; dai campi fertilissimi del Sirmio ai desertici *polja*, pianure invase dalle acque da ottobre a giugno e coltivate solo nei pochi mesi d'estate sfruttando il limo fecondatore lasciato dalle acque; dalle città della Croazia propriamente detta e della Slavonia, di tipo occidentale, a quelle così caratteristicamente orientali della Bosnia-Erzegovina. E il contrasto tanto più si accentua in quest'ultima regione, ove i musulmani formano talvolta la metà e in alcuni paesi anche il 60% della popolazione. Qui, ad ogni passo, l'Occidente s'incontra con l'Oriente; ma l'Oriente domina nelle città, nei paesi, nel paesaggio stesso.

I maomettani godono tutte le simpatie del nuovo Governo, che li considera «il più puro sangue croato», non essendosi essi mai mescolati ai Turchi, che per oltre 4 secoli (dal XV al 1878) hanno dominato nella Bosnia-Erzegovina. Ma perché questo «puro sangue croato» è seguace della religione di Maometto?

Quando, nel XV sec., i Turchi, dopo aver sconfitto i Serbi e gli Ungheresi nella piana macedone di Kosôvo, dilagarono verso il Nord, i Bogomili della Bosnia (una setta eretica cristiana che comprendeva oltre il 60% della popolazio-

ZAGABRIA, CON LO SFONDO DEL BOSCO SLJEME.

LA PIAZZA JELACIC, ANIMATISSIMO CENTRO DI ZAGABRIA.

JAJCE, CON LA BELLA CASCATA DELLA PLIVA. *(Fot. V. Rield)*

ne), perseguitati dagli Ungheresi e dal Papa, parteggiarono per i vincitori, favorendo anzi la loro avanzata nella Bosnia-Erzegovina. Non solo, ma anche per conservare beni e privilegi, essi si convertirono in massa all'Islamismo (altrettanto fecero molti cattolici), mentre il resto della popolazione veniva tratto in schiavitù dai Turchi o a questi sfuggiva emigrando a N della Sava o in Italia. L'Oriente aveva vinto l'Occidente. E nelle città e nelle campagne spuntarono ovunque i candidi minareti delle moschee.

Questi musulmani della Bosnia si attaccarono in modo tale alla fede e alle tradizioni dell'Islam, divennero così fanatici, che, quando la Turchia tentò i primi passi sulla via delle riforme, insorsero violentemente contro il Governo della Mezzaluna, considerandosi i soli veri detentori delle leggi del Profeta, e marciarono addirittura su Costantinopoli per detronizzare Maometto II. Benché sconfitti e decimati, essi si sollevarono ancora una volta, fino a che non vennero definitivamente battuti da Omar Pascià.

Non stupisce, quindi, che il fez e il velo, banditi dalla moderna Turchia, siano ancora in grande onore, insieme con molte altre antiche usanze maomettane, fra i verdi monti della Bosnia e nell'Erzegovina, non soltanto nelle campagne, ma anche nelle maggiori città.

A Sarajevo, il maggior centro della Bosnia, alcuni intellettuali musulmani mi hanno ricordato come molti dei più autorevoli personaggi turchi, persino dei ministri, siano di origine bosniaca, ma tutti hanno aggiunto che non perdonano al grande Kemal Pascià le sue riforme. Nel cuore dei musulmani della Bosnia è, insomma, ancora oggi, la Turchia del secolo scorso.

Già dalla riva croata della Sava lo vedete, questo mondo orientale, annunciarsi sulla sponda opposta con i minareti delle sue moschee, alti e snelli per lo più, ma talora, nelle piccole borgate, così piccini da scambiarli quasi per comignoli! Frequenti ancora le cosiddette «case turche», con le finestre in alto, chiuse da grate, perché le donne non possano esser vedute; e immancabili, in ogni città, il bazar orientale – zuffa di colori, impasto di paccottiglia – e il classico *bezistan* o mercato coperto; sparsi qua e là, per i pendii dei colli o intorno alle moschee, gli antichi cimiteri musulmani, spiranti un senso di abbandono.

E invadente, dilagante ovunque, nelle città, alle stazioni, un fiotto di gente dai cromatismi accesi, complesso e interessantissimo groviglio etnico, ricco campionario di tipi e di costumi, fra cui spiccano le donne musulmane col volto coperto da un fitto velo nero e il corpo avvolto

PVEITELJ, NELLA VALLE DELLA NARENTA. *(Fotozadruga)*

nell'informe *sciarsciaf* di rigatino bianco e blu. Ma se una gran parte delle musulmane va ancora così vestita, non poche sono quelle che indossano ormai abiti all'occidentale: fra le une e le altre, però, vi sono varie gradazioni, e non è privo di interesse osservare le varie tappe dell'evoluzione del costume femminile. C'è, per esempio, la signora che ha gettato alle ortiche lo *sciarsciaf* di rigatino e indossa un elegante vestito da passeggio; ma il suo viso è ancora velato! Qualcuna ha fatto un passo più avanti, limitando il velo alla sola testa. Non è difficile prevedere che tra queste musulmane futuriste anche quest'ultimo legame con la tradizione sarà presto definitivamente reciso.

La poligamia non esiste quasi più; soltanto nei dintorni di Bihać, nella Bosnia nord-occidentale, vi sono ancora un 1500 musulmani poligami; ma per lo più questi hanno soltanto due o tre mogli; rarissimi quelli che ne vantano quattro. Ancora oggi, però, il musulmano, prima del matrimonio, fissa dinanzi alle autorità la somma da versare alla moglie qualora egli l'abbandoni. Pochi centesimi magari, ma neppure il più povero può sottrarsi a questa norma. Quasi scomparsa è, invece, la tradizione secondo la quale, quando due cortei nuziali si incontravano sulla stessa strada, nessuno dei due doveva cedere il passo all'altro. Ne seguiva una lotta cruenta, spesso all'ultimo sangue. Presso un paese della

IL PITTORESCO FIORDO DI JABLANAZZO. (*Fot. L. Furcić*)

CASA MUSULMANA IN BOSNIA. (*Fotozadruga*)

Bosnia esiste un cimitero detto appunto « cimitero delle nozze », che accoglie i miseri resti di due cortei nuziali, dagli sposi ai padrini a tutti gli invitati...

Facciamo ora una rapida corsa attraverso le più interessanti città del Regno di Croazia.

Zagabria, la capitale e il centro commerciale e industriale più importante, ha oggi circa 250 mila abitanti. La città moderna, che si è estesa nel piano, verso la Sava, ha bei palazzi e larghe vie, è vivace e ricca di verde: parchi, piazze a giardino e il boscoso sfondo dello Sljeme. Più attraente e suggestiva la città vecchia. Essa sorge su due colline – il *Kaptol*, che era la sede del Capitolo, il centro ecclesiastico, e il *Grič*, sul quale si stabilirono gli artigiani e i commercianti, i bani (governatori) e tutta l'aristocrazia, – colline vicine, ma quasi sempre nemiche: lo sa il fiumicello che le divide, oggi coperto, il quale fu spesso teatro di lotte sanguinose.

Quale delizioso vagabondaggio offrono questi due vecchi quartieri quieti e raccolti intorno all'antica chiesa di S. Marco e alla gotica Cattedrale! Benché il Grič ospiti ora il Capo del Governo, i Ministeri degli Esteri e degli Interni e

CUPOLE I MINARETI A SARAJEVO. *(Fotozadruga)*

Zagabria è una città con un movimento enormemente maggiore di quello che aveva quando era soltanto la seconda città della Iugoslavia. Nell'aprile del 1941 essa si è trovata di punto in bianco a dover assolvere le funzioni di capitale di uno Stato sorto d'improvviso e nel quale tutto era, quindi, da creare. Città congestionata: gli alberghi gremiti, i nuovi Ministeri sparsi qua e là, in sedi improvvisate e insufficienti, tanto che varie sezioni sono state costrette ad esulare altrove, in altri palazzi o addirittura in altre città.

Sarajevo, a circa 600 metri sul livello del mare, capoluogo storico della Bosnia, è la seconda città del Regno di Croazia. Fondata dai Turchi verso la metà del XV sec., prosperò rapidamente per la sua posizione all'incrocio di varie vie di comunicazione. Oggi ha circa 100.000 abitanti, di cui oltre un terzo musulmani. Qui, come ognuno ricorda, il 28 giugno 1914 furono sparati dal serbo Princip, contro l'arciduca Francesco Ferdinando e la sua consorte morganatica, quei colpi di rivoltella che, come è stato detto, «uccisero 7 milioni di uomini».

In un primo tempo la città delude alquanto il viaggiatore, che deve percorrere circa tre km. di una lunga e banale via prima di giungere al centro, costituito, all'ingrosso, da tre strade parallele al corso della Miljacka, e che presentano ben scarso interesse. Ma dalle sponde del fiume si apre la vista sui colli disseminati di villini, di casette, di moschee. Salendo su al vecchio Castello turco, vedrete i colli, cui sovrastano alte montagne, allargarsi ad anfiteatro, tutti verdi e popolatissimi, straordinariamente pittoreschi: ché dalle rive della rossastra Miljacka le abitazioni salgono capricciosamente i pendii, punteggiati dai minareti di oltre 100 moschee. Miscuglio di palazzi moderni e di tuguri. Occidente e Oriente che si incontrano violente-

la Dieta, la vita vi si svolge sempre tranquilla, quasi sommessa. Risuonano i passi nelle piazzette silenziose, nelle stradette deserte fiancheggiate da palazzetti barocchi di marca viennese, dimora di aristocratici d'altri tempi e di pensionati. E sotto la scura Kamenita Vrata, l'unica porta rimasta dell'antica cinta della città, tremolano le fiammelle dei ceri accesi dinanzi all'imagine della Madonna, sostano in preghiera i passanti.

Aria quieta e serena di piccolo centro provinciale, in vivo contrasto con l'intenso ritmo della vita che ferve nella città sottostante: ché oggi

mente, vecchio e nuovo che vengono ai più strani compromessi.

Le tre strade parallele, che formano il nucleo della città moderna, sboccano nella *Čaršija*, il bazar o mercato musulmano, che è il più esteso e il più interessante di tutta la Bosnia: un labirinto di viuzze – oltre una cinquantina – divise, diciamo così, per corporazioni, e fiancheggiate da minuscole botteghe dalle mille insegne e che servono sia da banco di vendita, sia da officina o da laboratorio: armonie, stridori, odori, fetori. Argentieri, ciabattini, fabbricanti di pantofole e di fez, fabbri, venditori di abiti e scarpe usate, ecc. sono intenti al lavoro, o seduti alla turca in paziente attesa dei clienti. E ovunque, nelle viuzze e nella piazza centrale del bazar, la folla più varia, più strana, più instancabile che si possa immaginare: cattolici, musulmani, ortodossi, ebrei – contadini e montanari nei loro vivaci costumi nazionali.

UNA VIA DEL BAZAR DI SARAJEVO.

MUSULMANE DI SARAJEVO A PASSEGGIO.

Proprio nel bazar è la più grande Moschea di Sarajevo, la Moschea del Beg, edificata nel 1530 da Husrev Beg, Governatore della Bosnia, mentre la più antica, la Moschea imperiale, eretta nel 1450, è stata quasi distrutta dalle bombe germaniche. E mentre nel bazar ferve la vita, nel cortile della Moschea del Beg, ombreggiato da un immenso tiglio, chiòccola la fontana che serve per le abluzioni rituali dei fedeli. Cinque volte al giorno il *muezzin*, dall'alto del minareto invita i fedeli alla preghiera. Nelle viuzze del bazar continuano i commerci, continua il flusso della folla; soltanto il venerdì all'una, mentre il *muezzin* prega, gli uomini devono smettere di lavorare. La moschea è allora piena di fedeli, e i ritardatari sono costretti a restare nel cortile, sotto il portico. Come faranno questi ultimi a seguir la preghiera, se, la porta della moschea essendo chiusa, essi non possono udire le parole dell'*imam*? Ahimé, ecco i fedeli genuflettersi e alzarsi, secondo gli ordini impartiti da un... altoparlante!

Di Banja Luka, la seconda città della Bosnia dopo Sarajevo, si parla molto come della futura capitale della Croazia. Si dice: Zagabria è troppo vicina ai confini; Banja Luka, invece, è nel cuore della Bosnia e al margine di una vasta pianura che le consente il massimo sviluppo.

Per ora, Banja Luka non ha certo l'aspetto di una capitale, ma già ospita il Vice Presidente del Consiglio (che è un musulmano), una sezione del Ministero dell'Economia Nazionale e una

I LAGHI DI PLITVICE. *(Fot. V. Rield)*

del Ministero dell'Agricoltura e Foreste. Dei suoi 26.000 ab., circa 8000 sono cattolici, altrettanti ortodossi, il rimanente maomettani. Vi sorgono una quarantina di moschee e 4 chiese cristiane. La ricca Cattedrale ortodossa, che si ergeva nel mezzo della piazza principale, non esiste più: il giovedì santo del 1941, mentre fra Tedeschi e Serbi si combatteva, fu centrata due volte dagli Stukas: i Croati si affrettarono a sgombrarne anche le macerie. Al suo posto dovrebbe sorgere un Monumento ad Ante Starčević, il Padre della Patria, l'apostolo dell'idea nazionale croata.

Uscendo dalla modestissima stazione, eccoci subito in un lungo viale, la strada principale che attraversa tutta la città da N a S. Tre grandi palazzi di stile alquanto presuntuoso – la Prefettura, la sede del Comando germanico, la Banca di Stato – due alberghi, uno dei quali con ben 100 camere,una grande moschea, un antico castello e chilometri di viali di ippocastani, costruiti dall'Austria, che qui mandava in gran numero i pensionati, perché Banja Luka era la città più a buon mercato dell'impero. Ai lati di questi viali, case e villini moderni, e a S, presso il fiume Vrbas e i monti boscosi, il vecchio quartiere musulmano; più avanti, traversato il Vrbas, il romantico sobborgo di Gornj Šeher, con le casette musulmane che si arrampicano tra il verde d i colli. Alcune abitazioni presso le rive del fiume funzionano anche da terme. Già: le sorgenti si trovano entro le case stesse, e in ciascuna di queste un ambiente è riservato, dietro pagamento di una piccola tassa d'entrata, a chi vuole bagnarsi nel rozzo bacino. In due o tre di esse sono avanzi di terme romane.

Banja Luka è la città dei conventi: ve ne sono tre o quattro negli immediati dintorni: il più importante è quello di Maria Stella, dei Padri Trappisti.

I primi Padri vennero qui nel 1869, durante la Kultur-Kampf tedesca: erano 6 frati, che si costruirono una piccola capanna di legno; più tardi essi iniziarono la costruzione del Monastero; ma i Turchi, che allora dominavano ancora sulla regione, non permettevano la costruzione di edifici sacri. Per poter continuare i lavori i frati assicurarono che il fabbricato aveva puramente scopi commerciali. Ma quando i Turchi videro spuntar le finestre, si allarmarono, pensando che si trattasse di una fortezza dalla quale si sarebbe sparato contro la fortezza turca sull'altra riva del Vrbas. E citarono Pfanner, il decano dei frati, dinanzi al Pascià. Pfanner preferì recarsi addirittura dal Sultano: travestito da bey turco, giunse a Costantinopoli, ove ottenne il permesso di fabbricare una « casa privata » di 60 stanze. Nuove difficoltà sorsero, si racconta, quando i Turchi udirono i rintocchi della prima campana. Vivissimo fu l'allarme;

IL COSIDDETTO « PONTE ROMANO » DI MOSTAR. (*Fot. V. Rield*)

ma i frati li rassicurarono: « Queste campane servono a far piovere quando c'è siccità ». Neanche a farlo apposta, subito dopo cominciò un periodo terribilmente secco. « Suonate, suonate!... » implorarono i Turchi. Per ore e ore si diffuse lo scampanio nella vasta pianura... E la pioggia cadde. L'avvenire delle campane era assicurato.

Quando la Bosnia fu occupata dall'Austria-Ungheria, e cioè nel 1878, i frati eressero il secondo convento ed estesero sempre più la loro attività agricola e industriale. Coltivazione di vasti campi, allevamento del bestiame, fabbrica di latticini, di birra, un panificio. Questa loro attività è ancora fiorentissima. Il visitatore ne ha subito la prova: i frati lo invitano ad entrare in una sala e a sedersi alla grande tavola perennemente apparecchiata; ed ecco padre Basilio e i suoi compagni avanzarsi con vassoi colmi di burro, di prosciutto, di salami e di quel rinomatissimo « formaggio dei Trappisti », esportato in tutta la Croazia e anche all'estero.

A 25 km. da Banja Luka, a Mahovliani, esisteva fino a tre anni fa una colonia di 1200 Italiani, contadini ivi stabilitisi nel 1882 e che avevano conservato lingua e usanze italiane. Nel 1939, in seguito ad un accordo fra Italia e Iugoslavia, fu consentito a questi oriundi italiani, che non erano ancora cittadini iugoslavi, di optare o per l'Italia o per la Iugoslavia. Il 97%

LA SELVAGGIA GOLA DEL VRBAS, TRA BANJA LUKA E JAJCE.

CONTADINA DELLA SLAVONIA.

VRANDUK (BOSNIA).

di essi optò per l'Italia, ed ora questi contadini sono tutti sistemati nell'Agro romano, a Pomezia, Aprilia e Ardea.

Mostar, capoluogo storico dell'Erzegovina, con 20.000 ab., dei quali metà musulmani, appare dal treno come una incantevole visione d'Oriente. Le sue casette dal tetto bianco o rosso ascendono nel più pittoresco disordine il verdissimo pendìo, fra una selva di cipressi e di minareti, che sembrano gareggiare nel superarsi in altezza, mentre la cupa tonalità degli uni fa maggiormente risaltare il candore degli altri. In basso, la Narenta spumeggiante fra alte rocce grigiastre, tra cui scorre incassata.

Mostar ha una quarantina di moschee, fra cui una, la più grande, del XV sec., e il classico bazar. Le donne sono, anche qui, velate e gli uomini indossano i caratteristici calzoni terminanti posteriormente a saccoccia; portano calzature alla turca e la bisaccia ricamata a tracolla. Le vecchie musulmane usano ancora un buffo cappotto tirato sulla testa, fino a formare sulla fronte come una sporgentissima visiera a punta, un enorme grottesco becco alla Chantecler. Ma il « pezzo forte » di Mostar è il cosiddetto ponte romano, che tutti gli opuscoli di propaganda battezzano per tale e che, invece, fu costruito dai Turchi nel 1566, probabilmente sul posto di un ponte romano. A un solo arco di 27 m. di apertura e a 20 m. di altezza sul livello del fiume, con due massicce torri agli estremi, esso è certamente il monumento più interessante della città, particolarmente suggestivo nel quadro paesistico locale.

Queste le principali città della Croazia, cui bisogna aggiungere Jajce, con la bella cascata della Pliva, alta 30 m., e ove fu ucciso dai Turchi, nel 1463, l'ultimo re di Bosnia, quello Stefano Tomašević che era stato incoronato con la corona inviatagli da Papa Pio II.

Fra le bellezze naturali più notevoli del Paese occorre ricordare la strada da Banja Luka a Jajce, costruita alla fine del XIX sec. da operai in gran parte italiani. Lunga 73 km. e tagliata nella roccia, essa segue il rapido e spumeggiante fiume Vrbas nella gola tortuosa e angusta, offrendo un seguito di visioni grandiose e selvagge. A mezza strada, la cappella di S. Giovanni, cui affluiscono in pellegrinaggio non solo i cattolici, ma anche, in gran numero, ortodossi e maomettani!

MONTANARO DELLA BOSNIA. *(Fot. Dabac)*

Ma la maggiore attrattiva paesistica della Croazia è costituita dai laghi di Plitvice, a circa 100 km. a S di Zagabria: sedici laghi comunicanti fra loro e disposti a terrazza in una magnifica gola boscosa incassata tra i monti. Il lago più in alto è a 630 m. sul l. d. m., quello più in basso a 506 m. Il colore verdeazzurro delle acque ricchissime di trote, le alte rupi rossastre, il rigoglio della vegetazione tutto intorno, le innumerevoli cascate alte dai 3 ai 78 m., che precipitano da un lago all'altro, i rustici ponticelli gettati sull'acqua, i sentieri che, tra boschi di pini, abeti e faggi contornano i laghi, seguendone la riva o dominandoli dall'alto, tutto concorre a fare dei laghi di Plitvice un incantevole parco naturale, fra i più attraenti dell'Europa tutta.

A. M. GOBBI BELCREDI

CITTÀ E CAMPAGNA, CASE NOVECENTO E ORTI SUBURBANI NON SONO MAI STATI COSÌ VICINI.

QUESTE NON SONO ROZZE SCARPE DI CONTADINO, MA PREMONO LO STESSO E CON LO STESSO VIGORE LA VANGA NEL DURO TERRENO.

LA CAMPAGNA IN CITTÀ

Le città italiane, anche le più urbane – tutte pietra e selci, cemento e asfalto – non hanno mai interrotto, lungo il corso della loro storia, il contatto con la campagna. Nell'unione delle campagne alle città, diceva Cattaneo, ha sempre prosperato l'Italia. Se esse sono state il principio di unificazione delle popolazioni agricole – e questo è un altro pensiero di quel suo saggio sulla « Città considerata come principio ideale delle storie italiane » che dovrebb'essere, diciamolo tra parentesi, meglio conosciuto – le campagne hanno costituito l'organo vitale, il polmone delle città; sicché ogni città italiana odora di campagna. Persino nel suo più

RUSTICI CANCELLETTI, ESILI SIEPI CHIUDONO GLI ORTI DI GUERRA. OGNI «SPIAZZO» UN LABORIOSO E GELOSO PADRONE...

chiuso centro, nella sua acropoli di pietra. Giardini, orti, broli ingentiliscono di verde le vecchie mura, dànno quiete ombre alle nuove; le stesse case novecentesche si decorano di piante, d'edere seguaci, di rosai, di fiori e d'erbe. Non soltanto per la bellezza, ma anche – come accade specialmente oggi – per l'utilità. E del resto la musa d'un poeta italiano che sta all'origine del nostro rinnovamento civile, dico il Parini, non diceva d'esser lieta quando poteva unire «l'utile al vanto – di lusinghevol canto»? Il «miscere utile dulci» dell'estetica classica è precetto vero anche della nostra civiltà urbana e agricola; e come fu vero sempre, lo è ancor più oggi, in tempi nei quali un costume antico e virile, simbolizzato nel romano «fortiter pati», si rinnova nel nostro clima di guerra. Un duro soffrire, è da aggiungere, che nel nostro carattere non assume mai quell'aspetto di chiusa, scontrosa tetraggine morale in cui la rettorica suole raffigurare di preferenza la durezza del vivere; ma s'allegra sempre d'una letizia composta e grave, d'un sorriso a fior di labbra, d'un fresco motto anche nella più tesa fatica. E questo è un segno del carattere italiano, che nulla mai riuscirà a cancellare o a scalfire.

Pensavo a queste cose girellando in questi giorni di pieno giugno per la mia città; e fermandomi specialmente agli aspetti di essa, che, se possono apparir nuovi rispetto a quelli di qualche anno fa, non sono estranei al suo vero

LA SERA, DOPO IL LAVORO ALLA FABBRICA, UNA BUONA INAFFIATA ALLE INSALATE, AI CAVOLI, AI POMODORI CHE HANNO GRAN SETE...

NELLE AIUOLE DEL CASTELLO, UNA VOLTA BRILLANTI DI DECORATIVI « TAPPETI VERDI », S'ALZA UNA MINIMA FORESTA: IL GRANO.

volto, ma anzi vi si intonano e armonizzano a tal punto da far pensare che la sua bellezza concordi intimamente con l'immagine ch'essa si è data in questo tempo di guerra. Dico appunto degli « orti di guerra » come sono stati chiamati; e che ormai si vedono splendere – è la parola, e non vuole avere nessuna enfasi – in tutte le città nostre, dalle maggiori alle minori, dalla metropoli lombarda alla mia lontana città natale, che s'allegrava anche una volta, entro la cerchia delle sue aspre mura medievali, d'orti e pomarii.

Anzitutto il grano. Questa forse è la « novità » maggiore delle città italiane in questo tempo. L'abbiamo visto nascere nelle aiuole attorno ai monumenti, dove una volta si pompeggiavano, in giochi decorativi di bella, inedita invenzione, entro recinti di ferro battuto (tolti anch'essi per fortuna, ché i monumenti cinti di ferro facevan pensare ai cimiteri), i più belli, rari esemplari di quell'arte che si chiama floricoltura. Si pompeggiavano, dico, ma erano tristi; perché, insomma, che cosa più malinconica dei fiori di un'aiuola municipale? A quei fiori, per la cui salute e bellezza esperti giardinieri dalle mani d'artisti impiegavano tutto il loro tempo, ora si è sostituito l'umile (da *prope humo*) fiore di Cerere. C'è il grano; e l'abbiamo visto, con le piogge di primavera, venir su, crescere quasi di giorno in giorno; da quelle due o tre foglioline, lunghe, lanceolate, spuntare la verde spiga, e quelle foglie aprirsi in un moto d'ansa, in un'aurea, dolcissima curva, portando a contatto della tiepida aria il calamo ardito, oscillante alla brezza di maggio. È incredibile come il grano faccia pre-

AL CAPOLINEA DEL TRAM, NEI GIARDINETTI URBANI, GIÀ CONVEGNO DI BALIE E DI BIMBI, IL GRANO SPIGATO A GIUGNO.

sto ad alzarsi da terra, a spiccare la sua ascesa verso il cielo! Se noi avessimo sensi più svegli e vibratili, lo potremmo sentire. E non c'è musica più misteriosa, e più dolce, di quella. Sentir crescere l'erba in un prato, il grano in un campo: è come afferrare il respiro della terra, il suo nascosto palpito. Un bel giorno, in un momento che nemmeno l'agricoltore più amoroso sa quando avvenga, quel verde, prima gracile, poi più denso, comincerà a vestirsi vagamente d'una venatura bronzea, a farsi compatto, infine a schiarire in una tinta dorata. Il fusto non crescerà più; ma la spiga comincerà a maturare. La guaina s'è aperta; in fila, inseriti per quattro ordini, stretti l'uno all'altro, i chicchi prima umorosi d'un lattime cereo, già si rassodano, s'induriscono, e s'armano ciascuno d'un'esile lancia,

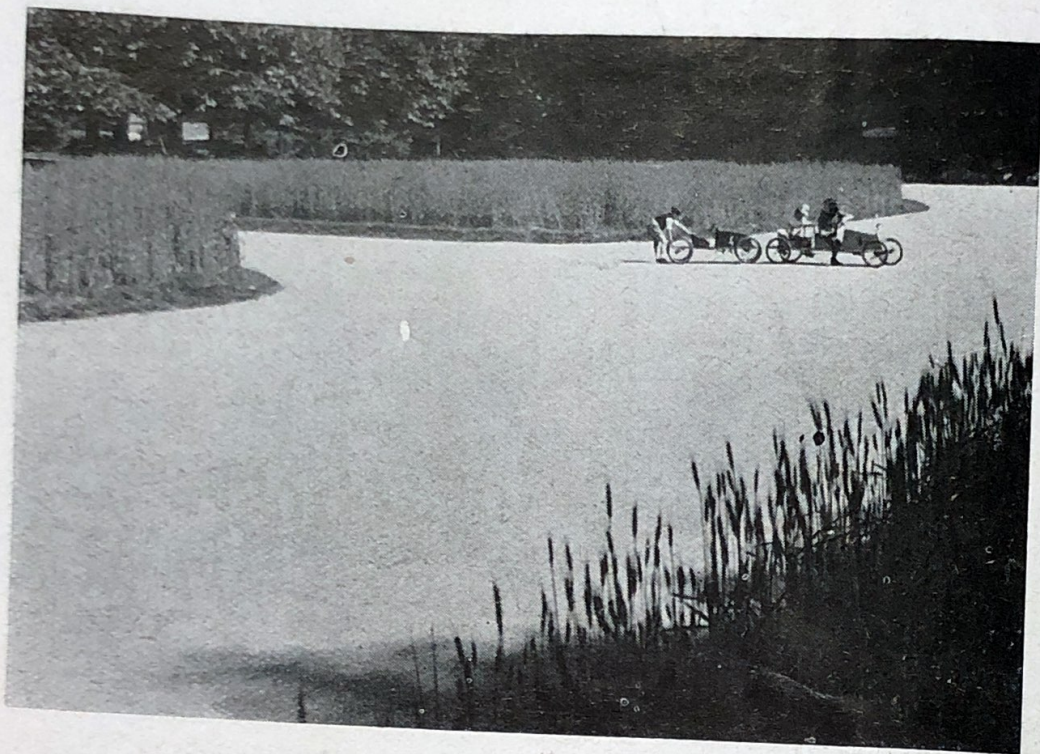
LE ARISTE BIONDEGGIANTI DÀNNO ORA UN SUONO CREPITANTE, ONDOSO: UN VIVO TESSUTO FRUSCIANTE DI ALITI E TREMITI...

ATTORNO AL MONUMENTO, NEL CUORE DELLA METROPOLI, TRA LA SCALA E PALAZZO MARINO, IL GRANO CRESCE VIGOROSO E LUCENTE.

a difesa. Bastano pochi giorni perché dal verde, al bronzeo, al dorato, il grano muti colore. E col fiato di giugno, e col sole che fustiga l'aria come un giovine dio, le ariste dànno ora un suono crepitante, ondoso; un vivo tessuto frusciante di aliti e fremiti, al minimo scorrere di brezza nell'aria. È il respiro del grano, la sua voce.

Sì, è cresciuto bene, il grano nelle aiuole, nei viali, nei giardini della città. E quella terra, che prima accoglieva illustri bulbi, nobili radici, ora mi pare più sacra; perché restituita al suo destino, che è di nutrire frutti utili alla vita, e il frutto più dolce, il pane per i suoi figli.

Il cittadino, sempre troppo lontano (anch'io, anch'io) dalla terra, vorrà fermarsi adesso, più d'un attimo davanti a un'aiuola dove il grano è già una bella spiga d'oro, difesa da lance d'ariste,

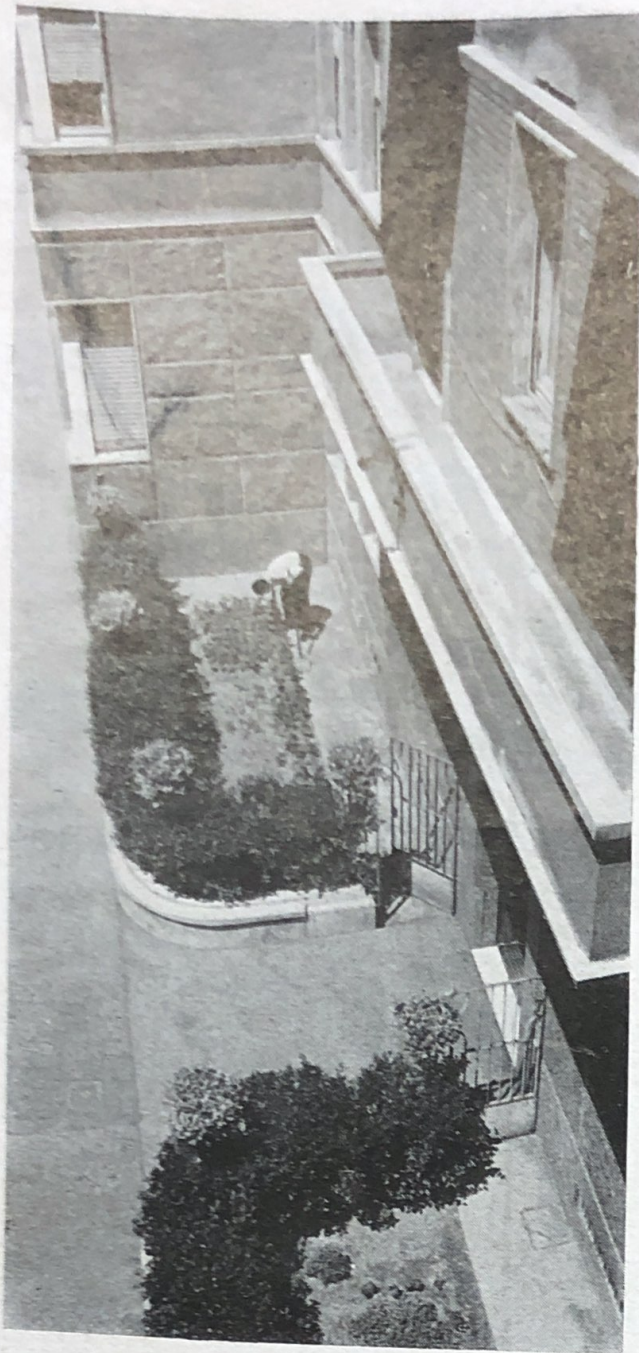
MAI AIUOLE FIORITE O RIQUADRI DI VERDE FECERO PIÙ SACRA E LIETA CORNICE A SERENI GIUOCHI DI BIMBI.

LA BELLA SPIGA D'ORO GIÀ COMINCIA A INDURIRSI E A DORARSI, IN ATTESA DELLA INESORABILE FALCE MESSORIA.

oscillante alla tiepida brezza di giugno? Io in questi giorni ci fo come posso lunghe soste, e spesso mi ci dimentico. Che cosa vi cerco? Non so, forse quello che sta nel più profondo di me: la voce del sangue, la voce di mia madre.

Ma gli orti di guerra non dànno soltanto il grano. Cerere è amica di Pomona, e questa era moglie di Vertunno. (L'« audace scuola boreal », che il buon Monti non del tutto a torto avversava, ha fatto dimenticare troppo a noi Italiani, durante un secolo e più, ciò che si nascondeva di perenne poesia nei miti dei nostri padri; e del resto, da Foscolo a Cattaneo, da Parini a Pascoli, quei miti hanno ancora operato nelle menti dei poeti e degli uomini più illuminati della nostra storia civile). Gli orti di guerra che in ogni città si sono visti, non senza qualche improvvisazione, nascere, ovunque uno spiazzo – già luogo di raccolta di squallidi detriti cittadini, e campo di battaglie e di giochi degli avventurosi ragazzi – lo consentisse, dànno già, o preparano, i loro frutti: pomidori, patate, piselli, insalate, persino l'aromatico « erborin » caro alla musa di Carlo Porta – che, come è noto, passava buona parte del suo tempo al milanese verziere. Dicono, ed è certo, per cogliere al vivo la parlata meneghina dalla bocca dei « verzeratt » di quel

ANCHE NEGLI SQUALLIDI TERRENI DA COSTRUZIONI DEL SUBURBIO, ORA VIRIDEGGIA IL FIORE DI CERERE.

IL GRANO S'ALTERNA ALLA SEGALE, CHE HA IL GAMBO PIÙ ESILE, LA SPIGA PIÙ FOLTA. E IL MINIMO PESO L'INCURVA.

regno sacro a Vertunno e a Priapo; ma se dicessimo che vi si indugiasse anche per cogliere e gustare – egli uomo *totus nasus*, aperto al gusto del vivere – quei mescolati odori d'erbe e di frutta? Difatti, qualcosa di quella fragranza è passata nel suo verso, così intriso di vita. Ma a parte il «noster Carlin» – come lo chiamava affettuosamente don Lisander – gli orti di guerra, che dànno alle città un così piacevole senso di campagna, o di immediato suburbio nel cuore stesso della vita cittadina, sono coltivati con un amore che riscatta, dove appare, la stessa inesperienza. E se è certo che un vero agricoltore non s'improvvisa, è anche giusto notare che, tutto sommato, cotesti orti ricevono, si direbbe, cure commoventi, solerti attenzioni, e sempre molto entusiasmo, anche se di neofiti. Vi ho visto zappettare ragazzi, persino donne: e con che applicazione sarchiavano, inaffiavano, scerpavano erbacce, pulivano e regolavano solchi, rincalzavano la terra attorno alle piante di patate, ai cespi d'insalata, ai fusti di pomidori, all'esile rampicante siepe di piselli o di fagioli. Le foglie avevano una lustreggiante vigoria, segno di terreno buono e di frequenti inaffiature; e l'occhio d'un vero contadino, che io so qual è, vi si sarebbe compiaciuto. Solo in qualche orto – se devo dir tutto, e un agricoltore non è facile alle

NEL GIARDINETTO DI CASA NON SPLENDONO PIÙ LE BELLE MA FUTILI ROSE, I POMPOSI GAROFANI: C'È BASILICO, PREZZEMOLO, SALVIA . . .

lodi – ho trovato che si fosse dato un po' più di terreno del necessario ai passaggi e ai vialetti fra spiazzo e spiazzo.

Ma orti di guerra non si trovano soltanto nei comodi, larghi viali, nelle piazze centrali e periferiche, nei terreni da «costruzione», dove s'accumulavano una volta rifiuti e cocci, crescevano erbacce taglienti come spade, e s'allargavano radure sterili, dove frugavano cani randagi e alzavano tende zingari di passaggio. Anche nei cortili e in quei « giardini interni » che sono una delle nascoste delizie delle case specialmente milanesi entro la cerchia dei Navigli, e persino nelle terrazze delle case del popolo, tra panni stesi e testi di garofani, sono stati improvvisati orti di guerra. Dopo il lavoro alla fabbrica, l'operaio, che prima scendeva alla vicina osteria o chiudeva la giornata con una partita alle bocce, ora s'arrotola le maniche della camicia e si dedica al suo metro quadrato d'orto, alla sua spanna di terra chiusa in vecchie casse o dentro latte di benzina. Vi inaffia il basilico, il prezzemolo, la salvia; e in un terrazzino, una volta malinconico per il suo cementizio squallore, ho visto e, perché no?, ammirata una bella parete di fagioli rampicanti, che, guidati da un traliccio di fili, facevano già un bel chioschetto. « Bersò » lo chiamava il proprietario, e mi ha assicurato che quei suoi fagioli erano della migliore specie di « burlotti » farinosi e saporosi, grandi come ghiande. Mentre parlava, da un casottino lillipuziano ho visto sporgere il muso una coppia di conigli, curiosi e timidi, con i grandi baffi ritti, e vibranti. « Li mangeremo a Ferragosto o a Natale, beninteso i figli, perché la coppia promette già di far onore alla sua razza ». E sorrideva con quell'arguzia lombarda che il popolo ancora conserva. In quello stesso momento da un altro pertugio è uscita una gallina, e s'è messa a sbraitare talmente d'aver fatto l'uovo, che è stato impossibile non guardarci in faccia, e ridere. Nella mano della

NEL RECINTO DEL MONUMENTO, IL GRANO È CRESCIUTO VIGOROSO E FOLTO, ED EMANA UN ODORE CHE SA QUASI DI BUON PANE CALDO...

lieta massaia l'uovo era ancor tiepido, e ce lo mostrava compiaciuta. Idillio? Ci siamo ricordati di Pascoli, di quell'ultimo figlio di Virgilio:

Al cader delle foglie, alla massaia
non piange il vecchio cor, come a noi grami:
ché d'arguti galletti ha piena l'aia;

e spesso nella pace del mattino
delle utili galline ode il richiamo...

Non era certo quello un paesaggio pascoliano; era un terrazzino di casa popolare, con una circostante visione di tetti e camini; né quella era la massaia del poeta di *Myricae*. Tuttavia, c'era nel suo viso quella stessa lietezza. E a noi è parso che sui terrazzini di tutte le città cantassero in quel momento arguti galletti, e voci stentoree di galli e coccodè di galline s'intrecciassero in aria. Una lieve brezza frusciava nella siepe dei «burlotti»; odorava al sole la salvia. Non era già molto per suggerirci un'immagine di campagna in città? Per farci immaginare in ogni cortile, su ogni terrazzo, un'agreste visione d'aie e di campi?

La fertile campagna italiana, che vuole però tanta fatica e sudore, era entrata trionfalmente fra le case della città, rifioriva sulle altane, sui davanzali, sui poggioli. E metteva dovunque il brillìo del suo verde, dando festevole gentilezza all'aridità della pietra e una nuova grazia al vecchio color di mattone corroso dalle piogge.

E nel perpetuo e vasto ronzio della città, che ora guardavo da un alto terrazzo sotto il sole già forte, m'è parso di distinguere un altro ronzio: e mi son ricordato dell'antica cicala di Esiodo. «Quando il cardo fiorisce, e, al tempo della laboriosa estate, la cicala canora posata su di un albero diffonde col battito frequente dell'ali la sua laboriosa canzone...». Era arrivata anche nel cuore della città la voce della cicala?

G. TITTA ROSA

L'ORTICELLO DEL SUBURBIO ORA È PIÙ PREZIOSO D'UNA VOLTA: E FARLO RENDERE DI PIÙ È UN DOVERE DELL'ACCORTO ORTOLANO...

IL GRANO CRESCE DAPPERTUTTO: ANCHE ATTORNO A UN PALO DI SEGNALAZIONE STRADALE, DOVE C'È APPENA QUALCHE PALMO DI TERRA.

(*Fotografie di B. Stefani*)

NETTUNIA

Ho sotto gli occhi la « Nuovissima guida del viaggiatore in Italia », pubblicata a Milano nel 1845, presso Federico Artaria e figlio, editori, Contrada S. Margherita n. 1, e cerco di ricostruire l'itinerario per raggiungere quella che ora si chiama Nettunia. (Nettunia è il nome assunto, con legge del 28-11-1939-XVIII, n. 1958, dai Comuni riuniti di Anzio e di Nettuno).

Nel 1845 arrivare ad Anzio non era facile. Si partiva da Roma e, per la Porta di S. Giovanni, si raggiungeva l'osteria detta delle Frattocchie. Di lì si prendeva la strada a destra (quella diretta andava, come va ancora, ad Albano) e, attraversate le tenute della Castelluccia e della Cecchina, si giungeva a Carroceto. Era questo un grosso casale al centro di un'immensa tenuta, appartenente alla famiglia Borghese. Oggi la località si chiama Aprilia e la cittadina, fondata dal Duce il 21 aprile del 1936, è un armonioso ed elegante complesso di stile razionale, che ha primaverile il nome e lo stemma (sotto il Fascio Littorio volano cinque agilissime rondini araldiche).

Dell'antico Carroceto non resta che una piccola cappella costruita dal Principe Borghese nel 1698 e dedicata a S. Antonio, dal nome di battesimo di Innocenzo XII, Pignatelli, che, come dice la lapide, per recarsi a visitare la fortezza navale di Nettuno aveva onorato di sua presenza la contrada.

Da Carroceto aveva inizio la Macchia di Nettuno, impervia, intricata, malsicura, malarica.

La guida così si esprime:

« Dobbiamo però prevenire il viaggiatore che la strada di arrivarvi è tutt'altro che attraente: bisogna munirsi di una buona dose di pazienza, scegliere una guida paziente e fedele e contentarsi di un asino come unica montura ». Di Anzio di allora la guida non dice gran cosa: « È una piccola città non abitata che da carbonai e da condannati: però la casa di forza non ha niente di notabile ».

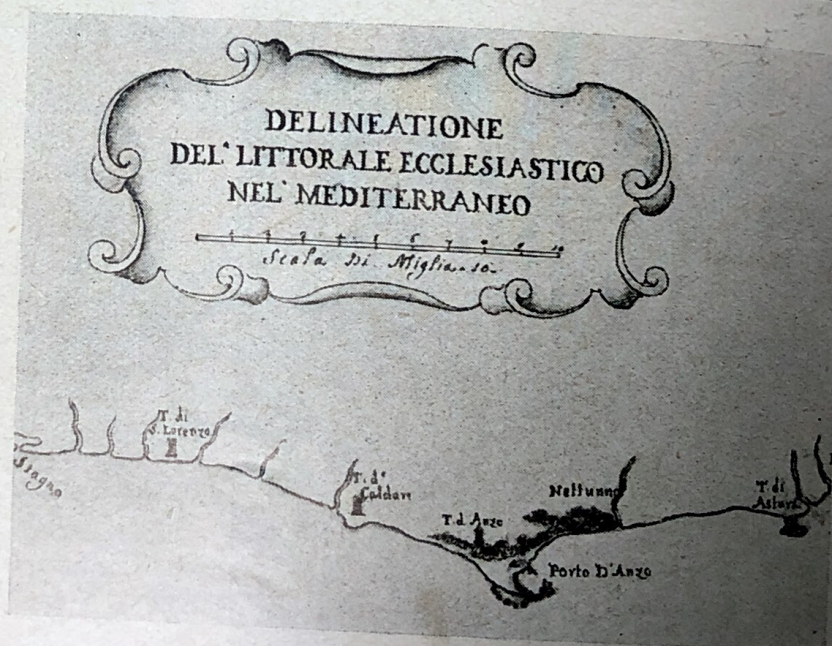
A circa un miglio da Porto d'Anzio, Nettuno, un grosso borgo fortificato, che aveva allora poco più di mille abitanti.

La vecchia Anzio ha una storia antichissima e gloriosa.

Dionigi di Alicarnasso fa derivare il nome di Anzio da un personaggio mitico, Anteo, che sarebbe stato il figlio di Ulisse e della Maga Circe. La costa che va da Napoli alle foci del Tevere è, non meno delle coste orientali della Sicilia, ricchissima di miti e di leggende. Ulisse, Circe, Enea: tutti questi personaggi meravigliosi dell'*Odissea* e dell'*Eneide* avrebbero calcato queste spiaggie, si sarebbero dissetati a queste acque e rifugiati nelle prossime selve e nelle prossime grotte.

Alcuni scrittori vorrebbero Anzio fondata dai Greci. Certo è che Anzio fu città volsca (recenti scavi starebbero a dimostrare che fosse fiorente anche nell'età del ferro), e pare sia stata anche per qualche tempo capitale di quel popolo valoroso che, per molti secoli, offerse fierissima resistenza ai vari invasori.

Al nome di Anzio è legato il dramma leggendario di Coriolano, di cui sono conosciutissime le vicende. Coriolano conquistò Anzio e la saccheggiò ferocemente, ma, per non avere adempiuto ad alcuni obblighi impostigli, venne dai Romani condannato a perpetuo esilio. Ritornò, Coriolano, fra i Volsci e si offrì di guidarli contro Roma.

Vinti i suoi eserciti, Roma è assediata. Invano due ambascerie di consolari e di sacerdoti si recano al campo per placarlo. Solo l'intervento della madre Veturia, che gli chiede se abbraccia un nemico o il figlio, riesce a commuovere

DA UNA CARTA DEL PRINCIPIO DEL SECOLO XVIII, DI PROPRIETÀ DI DONNA ELENA DUSMET-BORGHESE.

Coriolano: « Madre, hai vinto: tu salvi Roma, ma perdi tuo figlio ». Coriolano toglie l'assedio, torna tra i Volsci ed è ucciso.

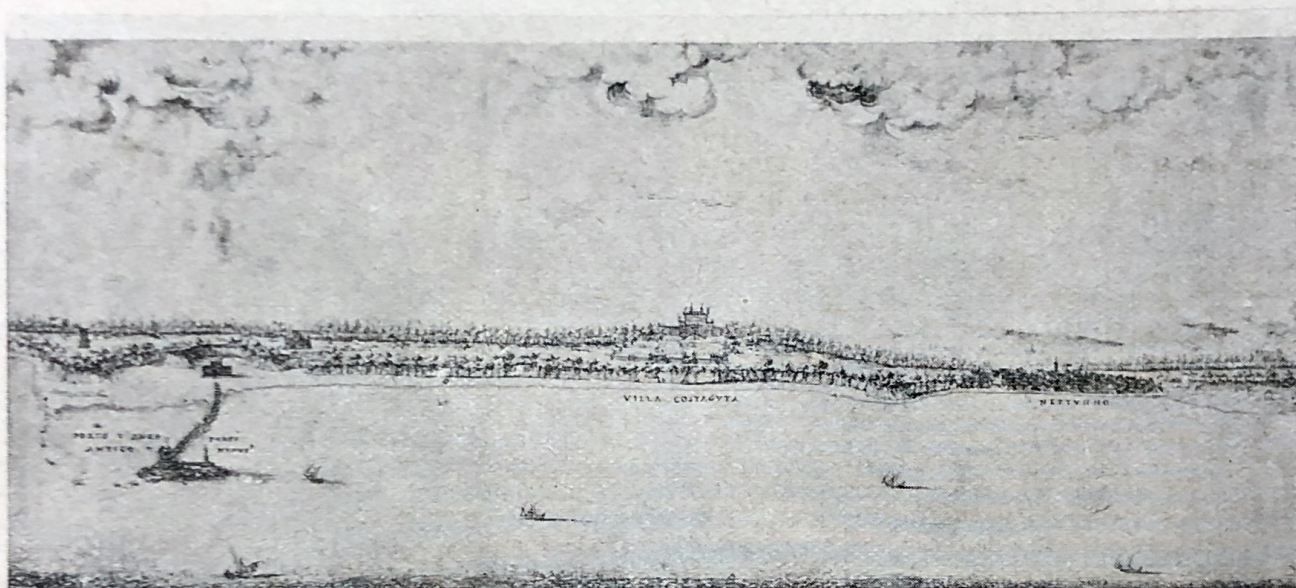
Che una così poetica leggenda, che celebra le virtù della matrona romana e l'amore filiale, abbia tenaci radici in questa terra lo prova il fatto che nel pendìo meridionale di una collina detta « le Vignacce » esistono quattro celle sotterranee, le quali sono ancora chiamate « il sepolcro di Coriolano ».

Sottomessa a Roma nel 337 avanti Cristo, a poco a poco Anzio si arricchì di ville, di terme e di templi. L'antica Antium occupava forse maggior spazio dell'attuale Nettunia, in quanto le ville giungevano fin dove è ora Torre Astura, e rivaleggiava con Baja come soggiorno estivo e invernale. (Nerone nacque ad Anzio il 15 dicembre dell'anno 37 d. C., il che sta a dimostrare – visto che Agrippina, data la sua... come oggi si direbbe, posizione sociale, aveva infinite possibilità di scelta – che Anzio era considerata un'ottima stazione climatica invernale). Ad Anzio Bruto e Cassio si rifugiarono dopo l'uccisione di Cesare e s'incontrarono con Cicerone, la cui villa doveva essere nei pressi dove ora è Torre Astura; ad Anzio nacque Caligola; ad Anzio Nerone fece costruire una magnifica villa e il porto, opera grandiosa di ingegneria navale.

Adriano, questo imperatore strano, irrequieto, fantastico, questo instancabile viaggiatore, preferiva – a quanto afferma Filostrato – Anzio ad ogni altro luogo in Italia.

Quando Costantino trasferì, nel 330, la capitale dell'Impero da Roma a Bisanzio, le coste d'Italia incominciarono ad essere malsicure ed ebbe inizio la decadenza di tutte le città del Tirreno. Anzio era, tuttavia, ancora così importante da essere scelta come sede vescovile.

« La miseranda fine di Anzio – dice il Soffredini (1) – sarà certamente avvenuta fra l'876 e l'882 per opera dei Saraceni che, invadendo i luoghi marittimi e suburbani di Roma col ferro e col fuoco li distruggevano, facendo le città deserte di abitatori, erranti vescovi e sacerdoti: di che fa una menzione assai patetica il pontefice Giovanni VIII nelle sue epistole a Carlo Calvo Imperatore.

(1) Soffredini – Storia di Anzio, Satrico, Astura e Nettuno – Roma 1879.

PORTO D'ANZIO NEL 1702: A SINISTRA, LA TORRE D'ANZIO, DISTRUTTA DAGLI INGLESI NEL 1813. (*Da un disegno di proprietà Borghese*)

NETTUNO ALLA FINE DEL 1600. (*Da una stampa di anonimo*

VILLA CORSINI, POI ALDOBRANDINI DI SARSINA, DETTA VILLA SARSINA, NEL 1905.

(*Da un disegno a matita di Elisabetta Olberg-Güssfeldt*)

«I pochi Anziati scampati al ferro e al fuoco, tostoché videro la loro città inabitabile, rifugiaronsi dapprima nei monti e nelle foreste, poi si raccolsero nel tempio di Nettuno, dando così il nome a quella località. Anzio, dopo le invasioni barbariche, non presenta che rovine di templi, acquedotti ed altre opere pubbliche e private».

Anzio sparisce completamente; restano soltanto gli avanzi del porto neroniano che, in tempo di bonaccia, appaiono a fior d'acqua, ed alcuni ruderi che i barbari non hanno potuto distruggere. Anche il nome viene deformato in Porto d'Anzio o d'Anzo o Capo d'Anzio. Quando, nel 1378, avvenne al largo di Capo d'Anzio uno scontro navale fra Veneziani e Genovesi, le cronache del tempo che descrivono la battaglia – di grande importanza nella storia delle due Repubbliche marinare – non fanno alcun cenno né del porto né degli abitanti di Anzio: il che sta a dimostrare che la località era completamente abbandonata e deserta.

Ed ecco sorgere Nettuno. Alcuni sostengono che anche Nettuno sia di origine antichissima. Pare che ivi sorgesse anticamente *Coeno* o *Coenone*, il porto o arsenale degli Anziati-volsci, menzionato da Dionigi di Alicarnasso, ed anche un tempio dedicato al Dio del Mare, donde deriverebbe il nome di Nettunia o Nettuno. È però più probabile l'ipotesi accolta dal Tomasini che gli Anziati, rifugiatisi nelle selve all'arrivo dei Saraceni, cercassero ricovero fra le rovine del tempio di Nettuno ed ivi si fortificassero, dando così origine al villaggio.

COSTUME DI NETTUNO NEL 1700.
(*Da una stampa colorata*)

Non è neppure improbabile che i Saraceni, sbarcati sulle coste del Lazio e venuti quasi fino a Roma, andassero a Nettuno ed ivi lasciassero quelli che i Latini chiamavano « impedimenta » dell'esercito: cioè donne, salmerie, munizioni. Sconfitti i Saraceni, gli uomini vennero uccisi o fatti prigionieri, ma rimasero donne e fanciulli, che avrebbero formato il nucleo della popolazione di Nettuno.

Certo, molti tipi femminili in Nettuno, e soprattutto i costumi delle donne – così celebrati per la loro originalità e la varietà dei colori – hanno un carattere spiccatamente orientale. Già il Tassoni ne era stato colpito e nella *Secchia rapita* così scrive:

Le donne di Nettun stanno sul lido
in gonna rossa e col turbante in testa.

Ed ecco come l'abate Piazza (1) descrive il costume delle donne di Nettuno:

« Le camicie anzitutto di queste donne, aperte sul petto, sono circondate da un merletto di loro speciale lavoro, che dal collo discende oltre i capezzoli, donde vien chiamato capezzo. Sopra la camicia usano di porre una veste da esse assai ben appellata « guarnaccia », senza maniche, che dalle spalle giunge fino alle calcagna. E nella parte superiore la stringono ai fianchi, rimanendo aperta nel petto e ricchissima di pieghe nella parte inferiore. Sopra di questa veste portano un corsaletto alla vita, aperto similmente nel petto, che chiudono con pezza di drappo ricamato, o con due ordini di trine d'oro od argento se maritate, con uno se zitelle. La « guarnaccia » e il corsaletto sono di scarlatto finissimo, orlate all'estremità con merletti o trine d'oro od argento. Le zitelle portano invece un nastro verde, immagine della speranza. I loro capelli sono intrecciati di nastro rosso se maritate, verde se zitelle, paonazzo come nell'abito, se vedove o in lutto. Calzano ai piedi una foggia di pianelle ricoperte di panno rosso, o di pelle inargentata, ad uso di sandali pontificali. Fino al 1600 le bende del loro capo, chiamate « matricelle », si avvolgevano a guisa di turbante, tessute in oro o in seta di svariati colori nelle due estremità, ricadendo sugli omeri. Dopo questo tempo ricominciarono ad usare le stesse bende ripiegate a mantile sopra la testa ».

Nel 1572 Gregorio XIII Boncompagni, trovando non conveniente che le donne di Nettuno portassero pianelle rosse uguali a quelle papali, ne proibì l'uso e non senza difficoltà riuscì ad essere obbedito. Ma appena morto papa Gregorio, le pianelle rosse riapparvero ed hanno continuato a far parte del costume tradizionale che, da qualche anno, non è più in uso.

La storia di Nettuno, dal medioevo ad oggi, è assai complessa e interessante.

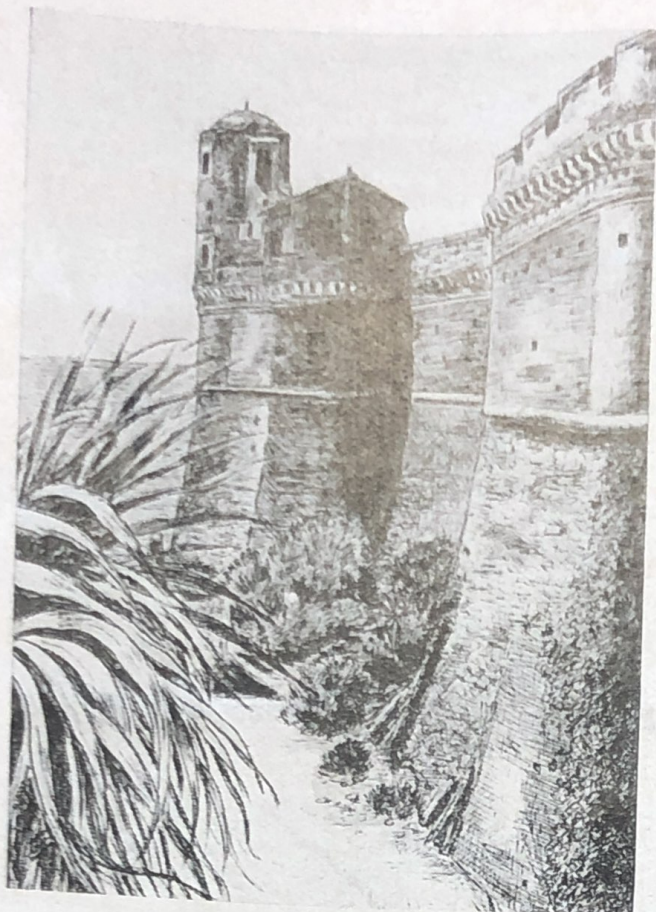
La menzione più antica di questa città risale al 1163. Sembra che allora appartenesse ai monaci di Grottaferrata; certo fu poi degli Orsini e dei Colonna. Più che di un castello si tratta di un centro fortificato, che fu in seguito ampliato con l'aggiunta di nuovi torrioni e di bastioni a difesa.

Nel 1494 Alessandro VI Borgia fece invadere le terre di Nettuno, che appartenevano ai Colonnesi; ma, dopo alterne vicende, in seguito soprattutto alla strenua difesa, fu costretto ad abbandonare la partita.

Nel 1501 papa Borgia, con bolla *dudum iniquitatis filii* del 20 agosto, scomunica tutti i membri della famiglia Colonna, ne confisca i beni, che divide poi tra figli e nipoti.

Il castello di Nettuno venne così in possesso di Cesare Borgia, il quale, resosi conto che non

COSTUME DI NETTUNO NEL 1800.
(Da un acquarello)

(1) *Gerarchia cardinalia*, di G. B. Piazza – Roma, Bernabò, 1703.

BASTIONI DEL CASTELLO BARBERINI, GIÀ S. GALLO.
(Da un disegno a penna di donna Margherita Colonna)

era più adatto per una sicura difesa contro le artiglierie, che allora cominciavano ad essere validamente usate, costruì, al di fuori dell'abitato antico, una fortezza, che è uno dei migliori esempi della trasformazione subita nel 1500 dall'architettura militare. La fortezza venne costruita secondo i criteri più moderni di quei tempi, con bastioni d'angolo forniti di piazzuole per la manovra dei cannoni, e si sostituì completamente al borgo fortificato di Nettuno. La storia di Nettuno, da questo momento, si accentra non più nel borgo, ma nel nuovo fortilizio.

Il castello è stato attribuito al San Gallo ed è da molti chiamato ancora col nome del grande architetto militare. Ma Diego Angeli, in una sua interessantissima pubblicazione in francese, « Le Château et la Forteresse de Nettuno », uscita in edizione non venale nel 1927, sostiene, con argomenti assai efficaci, che l'architetto della fortezza, anziché Antonio da San Gallo, è il fiorentino Baccio Pontelli, lo stesso che costruì i castelli di Ostia e quello di Grottaferrata, già erroneamente attribuiti anch'essi al San Gallo.

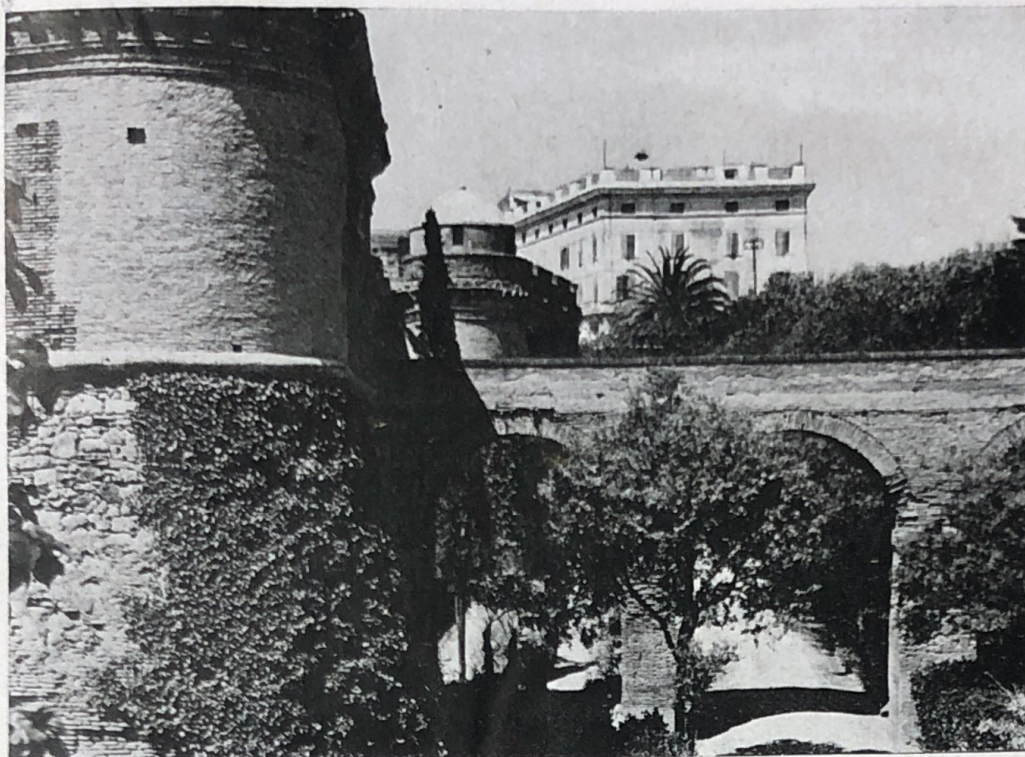
Chiunque sia l'architetto, sotto l'occhio vigile di Alessandro VI e l'impulso ardente di Cesare Borgia, la fortezza venne terminata in appena due anni.

Cesare Borgia si sentì allora sicuro: con Civitavecchia a Nord, Ostia al centro e Nettuno a mezzogiorno, egli aveva ormai sotto il suo diretto dominio tutta la costa intorno a Roma e, liberato da ogni minaccia da parte dei Colonna, poteva prepararsi a spiccare il volo per ulteriori conquiste.

Giunse però l'anno 1503, fatale per la famiglia Borgia e per il suo sogno d'impero. Il 12 agosto Alessandro VI e Cesare Borgia vennero colpiti improvvisamente da una forte febbre, seguita da delirio e da vomiti, dovuti, secondo alcuni, a veleno, secondo altri – ed è più probabile – ad un'infezione di malaria terzana.

VISTA DI NETTUNO VERSO PONENTE.

(Foto E. N. I. T.)

IL CASTELLO BARBERINI, VISTO DA ORIENTE.

(Foto E. N. I. T.)

Il 18 agosto Alessandro VI, abbandonato da tutti, spirava. Cesare Borgia sopravvisse; ma la partita era ormai perduta anche per lui, e il 3 settembre del 1503 il Valentino partì in esilio per la Spagna, lasciando dietro a sé il sogno incompiuto di un grande regno.

Caduti i Borgia, vennero restituite ai Colonna le terre già ad essi confiscate e con queste anche Nettuno. Giulio II Della Rovere, succeduto a Pio III Piccolomini, che regnò solo 26 giorni, investì solennemente Pompeo Colonna del feudo di Nettuno. Questi prese subito possesso della fortezza e del borgo e fece naturalmente distruggere gli stemmi di cui i Borgia avevano ornato le porte e il frontone del fortilizio.

Conoscendo poi l'amore del pontefice per l'arte antica, fece eseguire alcuni scavi nel vicino territorio di Anzio, e potè far dono a Giulio II di alcune bellissime statue, fra cui il *Gladiatore morente*, l'*Apollo del Belvedere* e la *Cibele*.

Nel secolo XVI la fortezza di Nettuno fu ancora teatro di lotte fra il Papato e i Colonna.

Nello stesso tempo – siamo, giova ricordarlo, in pieno Rinascimento – nel castello si trascorreva una vita molto brillante.

Nell' archivio di casa Strozzi a Firenze si trova una lettera, senza data e senza firma, di una nobile donna – probabilmente fiorentina – che descrive ad un'amica, con grazia e finezza di linguaggio, i giorni trascorsi, ospite dei Colonna, nel castello di Nettuno: cacce al cinghiale, alle lepri, ai palombi; canti e danze di Nettunesi in costume; spettacoli teatrali.

Nella grande sala del castello venne per la prima volta rappresentato l'*Alceo*, una favola pastorale che imita l'*Aminta* del Tasso, e che l'autore, Giuseppe Ongaro, nettunese, dedicò al signore del luogo.

Alceo, che è prima gloria ed ornamento
di questo mar, che nacque nel castello
che dal gran dio dell' onde ha preso il nome.

INTERNO DEL CASTELLO BARBERINI.
(Da un disegno a penna di donna Margherita Colonna)

Sul finire del '500, il potere dell'autorità centrale si rafforza, le grandi famiglie baronali si riconciliano; i castelli vengono a poco a poco abbandonati e i feudatari, più che nelle loro terre, vivono ora a Roma, accanto alla Corte papale.

Nettuno fu venduta dai Colonna alla Camera apostolica, e la fortezza, sorta per essere il punto di partenza alla conquista di un regno e già strumento militare di grandi interessi feudali, servì ancora come difesa – spesse volte gloriosa – contro i corsari barbareschi, che desolavano con le loro incursioni le coste del Tirreno. Poi la fortezza decadde, e non fu più nemmeno in grado di servire come difesa contro i pirati, che impunemente potevano compiere stragi e razzie, assaltare e spogliare navi cariche di mercanzie sotto gli occhi degli stessi artiglieri, che cercavano di colpirli, sparando inutilmente qualche platonica cannonata.

Abbandonato e caduto in rovina, invaso dai rovi e quasi inabitabile, il castello venne acquistato da un farmacista, non più di trent'anni or sono, sembra per trenta o cinquanta mila lire: quindi passò al Barone Fassini, che lo fece restaurare dall'architetto Carlo Busiri e ridurre – pur mantenendo intatto il suo carattere antico – ad abitazione moderna. Nel 1925 il castello fu ancora all'ordine del giorno per la firma di un patto fra l'Italia e la Jugoslavia, detto appunto « Patto di Nettuno ». Oggi il Castello appartiene al Principe Barberini, che lo ha arricchito di magnifiche opere d'arte, trasportate, per lo più, dal palazzo avito di Palestrina.

Accanto al fortilizio, il borgo di Nettuno, pur stretto fra le sue mura, si trasformava.

Ancora si scorgono quasi intatti alcuni angoli medioevali, con bifore del due e del trecento, e un bel portale che reca lo stemma parlante di casa Porcari (la famiglia di quello Stefano Porcari, patrizio romano, che ordì una congiura contro il potere papale, e, scoperto, abbandonato dai seguaci e dal popolo, venne impiccato a Castel S. Angelo il 9 gennaio 1453).

Accanto alle costruzioni medioevali, ecco sorgere nuove case e palazzi! Don Camillo Pamphili, nipote di Innocenzo X, al posto di una villa che apparteneva a Federico Cesi, Duca di Acquasparta, costruì un grande palazzo, che ha un bell'adito e magnifici saloni ed elegantissime finestre barocche recanti come motivo le colombe araldiche di casa Pamphili.

Una vasta chiesa collegiata, dedicata ai Santi Giovanni Battista ed Evangelista, la casa dove nacque nel 1624 Paolo Segneri, il principe dei quaresimalisti ed il riformatore dell'eloquenza sacra, una rocca centrale con lo stemma dei Colonnesi, una lapide che ricorda il vincitore di Lepanto, Marco Antonio Colonna, che fu signore di Nettuno, completano il quadro di questa cittadina, tutt'ora circondata da mura quasi intatte, rinforzate da otto torri superstiti.

Nel 1698 Innocenzo XII Pignatelli, « riconoscendo essere Anzio un porto utile per i naviganti almeno quanto le foci del Tevere ed il porto di Civitavecchia », nonostante la grave età di 83 anni si recò a Nettuno, dove fu splendidamente ospitato dalla famiglia Pamphili. Circondato da 12 Cardinali e da numeroso seguito, tra cui gli architetti Alessandro Zinaghi e Carlo Fontana, il Pontefice si recò a Capo d'Anzio, che non presentava allora se non edifizi in rovina.

Il progetto di Carlo Fontana, che voleva costruire il porto ad occidente, avvalendosi dei resti dei moli neroniani, fu scartato perché troppo costoso. Si accettò, invece, quello dello Zinaghi, che, allettando con un preventivo di spesa assai modesto, appoggiava il nuovo porto al molo orientale antico.

Ma i preventivi vennero di gran lunga superati e la spesa fu considerevolmente maggiore anche di quella prevista dal progetto Fontana. Il porto costruito dallo Zinaghi non è utilizzabile che da navi di piccola portata, ciò che non sarebbe certamente avvenuto se fosse stato eseguito il progetto di Carlo Fontana. Papa Innocenzo fondò ad Anzio un bagno penale, anche allo scopo di potersi servire dei condannati per sgomberare il porto dalla sabbia, portata continuamente dai venti di mezzodì e di libeccio.

Dopo la costruzione del porto, si formò nelle adiacenze del molo una piccola borgata. Benedetto XIV Lambertini, recatosi nel 1746 da Castel Gandolfo ad Anzio, che contava allora circa trecento abitanti, fece rinforzare il molo ed erigere una chiesetta, ora demolita, dedicata a S. Antonio.

Nonostante la malaria, che nei secoli di decadenza e di abbandono infestava tutta la zona, il territorio intorno a Nettuno incominciò a poco a poco a risorgere.

Già nel 1660 il Cardinale Vincenzo Costaguti aveva fatto costruire tra Anzio e Nettuno – nel punto più elevato, dove forse era l'antica acropoli anziate – una grandiosa villa, chiamata *Bell'aspetto*. Nel 1726 il Cardinale Alessandro Albani, nipote di Clemente XI, costruiva una villa con un magnifico palazzo in faccia al porto innocenziano, impiegando materiale tratto dai ruderi dei monumenti antichi (sembra che negli scavi venissero scoperte monete d'oro e d'argento, statue e colonne, che andarono poi disperse). Un'altra villa, di fronte al porto neroniano, fece costruire nel 1745 il Cardinale Neri Maria Corsini, nipote di Clemente XII.

Nel 1813 – durante il dominio napoleonico a Roma – Anzio ebbe a subire gravissimi danni: per ben due volte le forze navali inglesi bombardarono il porto e l'abitato, e, sbarcati contingenti di truppe, distrussero la vecchia torre – la torre d'Anzio – che nei tempi dell'abbandono era stata quasi l'unico segnacolo della località, – e smantellarono le fortificazioni. Per un puro

IL FARO E LE GROTTE DI NERONE.

(*Foto E. N. I. T.*)

caso Nettuno ed il castello non subirono la stessa sorte.

Come ho già accennato, all'inizio del secolo scorso Anzio constava ancora di poche case di pescatori e del penitenziario, e Nettuno era un borgo isolato e scosceso; entrambi difficilmente raggiungibili per via di terra.

La difficoltà delle comunicazioni e il disinteresse dei grandi signori romani per l'amministrazione dei loro immensi patrimoni rendono molto verosimile quanto si racconta su don Camillo Borghese – il marito di Paolina Buonaparte – il cui amministratore comprò nel 1836, senza esserne autorizzato, la villa Costaguti e 1400 ettari di terreno. Il Principe don Camillo, che era allora a Parigi, trovò che l'amministratore avrebbe almeno dovuto preavvertirlo e che aveva, quindi, abusato della fiducia fino allora dimostratagli (su tale argomento esiste una interessante corrispondenza tra il Principe ed il suo amministratore).

Poiché, però, la compravendita era a condizioni vantaggiose, le ire del Principe si placarono. Ma don Camillo Borghese non trovò mai il tempo per andare a vedere, neppure una volta sola, il suo nuovo possedimento.

Il fiorire di Porto d'Anzio s'inizia col regno di Pio IX, il quale dimostrò una speciale predilezione per questa località, dove si recò ben sei volte, a quanto si deduce da varie lapidi commemorative tuttora esistenti. Vi fece costruire, al posto della chiesina edificata da Benedetto XIV, una nuova chiesa assai vasta, in stile neoclassico, dedicata a S. Pio e a S. Antonio.

Nel 1878 il sottosuolo di Anzio donava al mondo una delle più belle statue: la *Fanciulla d'Anzio*, opera originale del IV secolo avanti Cristo, che rappresenta una sacerdotessa mentre compie un rito sacro e che ora si ammira a Roma, nel Museo delle Terme.

La costruzione della ferrovia diede nuovo impulso alle due cittadine: ed ecco che i tre chilometri da cui sono divise si popolano a poco a poco di ville e villette, di tutte le grandezze e di tutti gli stili, costruite prima lungo la spiaggia e poi nell'interno. (È notevole come molte villette di puro stile neoclassico, che potrebbero essere dei primi anni del 1800, risultano invece costruite dopo il 1860; il che serve a confermare quanto era già stato osservato da qualche scrittore d'arte, e cioè che il gusto per le costruzioni neoclassiche è durato più a lungo in Roma e Comarca che nelle altre regioni d'Italia).

Alla fine del secolo scorso Porto d'Anzio e Nettuno sono entrate a far parte delle buone villeggiature marittime, diventando una delle spiagge della Capitale.

Si diceva che fossero frequentate soprattutto dal « generone » romano. Per chi conosce un poco la storia ed i costumi di Roma del secolo scorso, il termine « generone » non è nuovo. Nella Roma papale esisteva una netta divisione di classi: oltre all'alta, alla media ed alla piccola aristocrazia, esistevano due classi della borghesia: una borghesia ricca – in generale famiglie di mercanti di campagna arricchitisi nell'amministrazione dei beni delle grandi case principesche – che veniva chiamata il « generone »; ed una borghesia minuta, impiegatizia – non bottegaia – che era « il generetto ».

Ed ecco che fatalmente i due borghi si sono riuniti, assumendo un nuovo nome anziate – in quanto Nettunia era un tempio dell'antica Anzio – e nettunese.

LA SPIAGGIA DI LEVANTE. (Foto E. N. I. T.)

Ora Nettunia ha circa 21.000 abitanti in continuo aumento, e dovrà sempre progredire, oltre che per la vicinanza alla Capitale, anche per le grandi e ancora non ben conosciute bellezze ed attrattive della contrada.

Tutto, intorno a Nettunia, rievoca la leggenda e la storia. Il lido, coronato di rupi di pietra arenaria, volgarmente chiamata «macco», a occidente, oltre le cosiddette grotte di Nerone – imponenti ruderi dell'età imperiale – si dirige verso le foci del Tevere. La campagna bellissima, solcata da fossi, ondulata da brevi alture, spesso coperte da macchie cedue e da grandi pini ombrelliferi, è interrotta da torri (Tor Caldare, S. Anastasia, S. Lorenzo) sorte nel medioevo contro i pirati saraceni, e da città antichissime, dalla storia leggendaria, come Ardea, dai ricordi virgiliani, e Pratica di Mare, l'antica Lavinia. (All'orizzonte è il profilo, sempre diverso, dei colli albani).

A oriente il seno lunato del litorale termina in una penisoletta che avanza nel mare, dove è una torre, fondata su antiche rovine forse della villa di Cicerone. È Torre Astura, celebre per il tradimento di Jacopo Frangipane verso Corradino di Svevia, nel 1268:

...sull'estremo lembo
della cerula baia, ove fastosi
avi oziar nei placidi manieri,
ermo, bruno sinistro evvi un castello.
. . . .
Ivi fece di sangue incolorata
l'onda che sempre ne corrode il fondo,
poiché una sera sul perfido ponte,
a consumare un'opera di sangue,
in sembiante di blando ospite stette
il tradimento (1).

Di là da Torre Astura si staglia nel cielo, con la sua forma imponente e caratteristica, il Capo Circeo a picco sul mare e, verso terra, il profilo dei Monti Lepini – la terra dei Volsci – che terminano sopra Terracina. Nell'estrema punta meridionale del gruppo montano che discende al mare si scorge il taglio netto operato nel 442 avanti Cristo da Appio Claudio Censore per farvi passare la via Appia.

Fra Astura, i Lepini e il Circeo si intravede il vaporare della pianura: fino a qualche anno fa erano i torbidi ed esiziali miasmi delle paludi pontine, la «Dea Febbre»; ora è una pianura fertile, irrigua, completamente bonificata dal Fascismo.

Sul mare aperto, nei giorni chiari, si vedono sorgere dalle acque azzurre le gobbe delle isole pontine.

GIOVANNI LERDA-OLBERG

---

(1) Dal poemetto *Il Monte Circello*, di A. Aleardi.

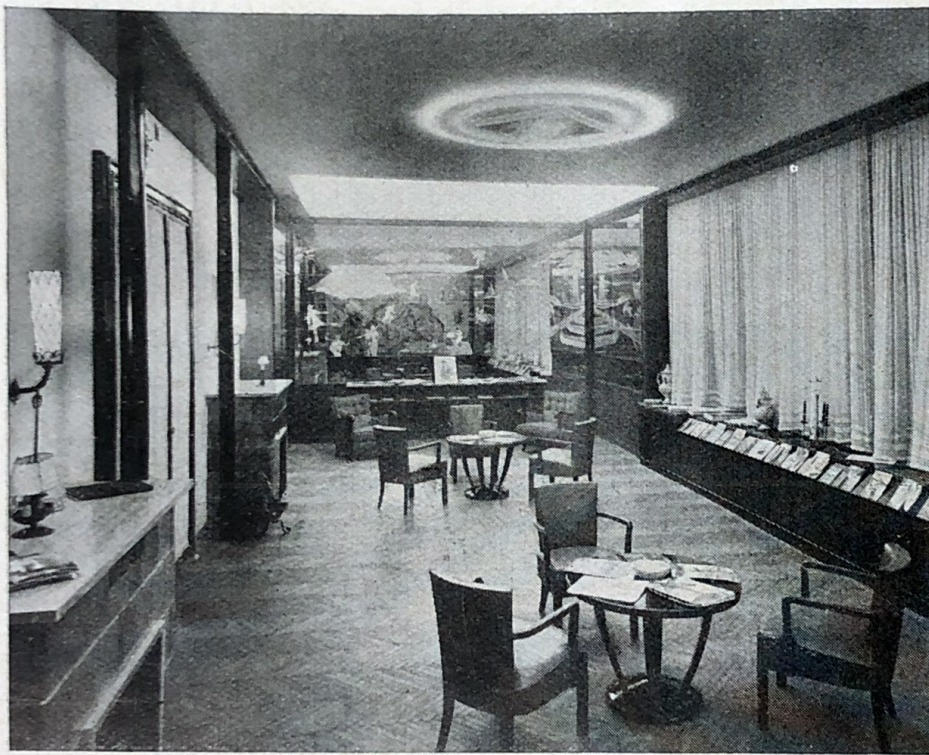
NUOVI COMPITI DELLE DELEGAZIONI DELL'E.N.I.T. ALL'ESTERO

Che ne è, mentre il conflitto divampa nei cinque continenti, delle rappresentanze ufficiali italiane per la propaganda turistica all'estero? Quale utile funzione possono compiere le Delegazioni dell' E. N. I. T. all'estero, ora che il movimento turistico è quasi cessato? A che pro ricordare agli stranieri le molteplici attrattive del nostro bel suolo, se essi non possono venire a goderne gl'incanti?

A queste domande solo un osservatore superficiale potrebbe rispondere in senso negativo. Le delegazioni dell'E.N.I.T. (Ente Nazionale Industrie Turistiche) nelle nazioni amiche e neutrali lavorano con intensità forse maggiore che in tempo di pace. Questo periodo eccezionale, che dal punto di vista turistico si può definire di attesa, è utulizzato da tutte le principali nazioni del mondo, ma in particolar modo da quelle europee, per un'intensa opera di preparazione e di rinnovamento. Nessuna attività, infatti, esige un così continuo aggiornamento e talora così radicali rinnovamenti, nei propri meccanismi, come l'industria turistica, che è veramente un'industria difficilissima. Guardate, ad esempio, un albergo; s'intende, un albergo di qualità: appena fatto, sembra durevole nella sua bella struttura e ne' suoi particolari, che hanno richiesto tanti sforzi e tanti... milioni; eppure, dopo un decennio, manifesta già i segni della decadenza, se l'albergatore intelligente nan ha saputo, di anno in anno, arricchirlo di piccole cose nuove, modificarlo, in una parola, aggiornarlo.

Altro esempio: le slittovie sono nate, si può dire, ieri, eppure sono già in declino: il campo è tenuto ormai dalle sciovie, mezzo modernissimo con cui lo sciatore si fa trascinare su per l'erta nevosa senza lasciare gli sci, e poi, quando vuole, si sgancia, e via giù per la precipite discesa, nella ebbrezza di un volo. E gli esempi potrebbero continuare. Ogni nazione che abbia una parola da dire nel campo del turismo, che abbia, cioè, bellezze naturali da offrire agli sguardi delle persone di gusto, bellezze artistiche da mostrare, oppure sorgenti di acque termali o comunque benefiche, mentre sembra in arresto nel settore turistico, in realtà riempie questa forzata vigilia con attività ai profani insospettata, nell' ansia di non essere, al momento della ripresa, inferiore alle nazioni concorrenti. Chi abbia, in questi ultimi due anni di guerra, visitato i Paesi d'Europa, sa quanto vivo sia in tutti il desiderio di muoversi, di cambiar aria, di vedere volti nuovi e nuovi aspetti, di venire in contatto con la rasserenante natura e soprattutto di

BUDAPEST – INGRESSO ALLA DELEGAZIONE DELL'E.N.I.T..

DELEGAZIONE E.N.I.T. DI BUDAPEST – SALONE DELLA SEZIONE DI PROPAGANDA ARTIGIANA.

DELEGAZIONE E.N.I.T. DI BUDAPEST – SALONE PER RIUNIONI, CONFERENZE E RICEVIMENTI.

profittare delle acque salutari. Nell'animo di ognuno c'è, pertanto, un angolo, l'angolo della speranza, che si popola di progetti per l'avvenire ed è come un'oasi in cui ciascuno, almeno per qualche istante, dimentica le asprezze dei tempi presenti, per vivere, sia pure con la fantasia, la miglior realtà di domani.

D'altra parte, per i Paesi dell'Asse si aggiunge la considerazione dei forti scambi di combattenti: si può ben pensare quanto gradito sia, ad esempio, all'Ufficiale tedesco che viene in missione in Italia potersi procurare in un attimo un opuscolo, una guida, una carta, una notizia che gli stia a cuore, relativa al nostro Paese.

In verità, esiste anche un turismo di guerra, che va seguito e curato con intelligenza. Questi ospiti tedeschi, che combattono con schietto cameratismo a fianco dei nostri soldati; gli altri, che per ragioni di convalescenza sostano in taluni nostri luoghi di soggiorno, sono amici che, una volta ritornati in Patria, si trasformeranno in entusiastici propagandisti. Il nostro sole, e quindi la lussureggiante vegetazione delle nostre campagne, i tesori dell'arte nostra profusi anche nei centri minori, la ospitale cordialità delle nostre popolazioni rimangono fra i loro ricordi più cari, mentre le inseparabili macchine fotografiche raccolgono a migliaia impressioni e momenti di vita.

Né va dimenticata la necessità di essere presenti anche nel periodo bellico là donde provengono normalmente forti correnti di turisti, mantenendo viva l'attenzione sull'Italia e frequenti i contatti con il pubblico.

Bastino questi accenni per dimostrare quale importante funzione abbiano, pure in guerra, gli Uffici turistici all'estero. Ma all'osservatore più attento non saranno sfuggite brevi

notizie offerte in misura molto parca dalla stampa quotidiana, piene tuttavia di significato: visite del Direttore Generale per il Turismo alle Delegazioni di Germania, Svizzera, Francia, Croazia, Spagna, Portogallo.

DELEGAZIONE E.N.I.T. DI BUENOS AIRES - INGRESSO AGLI UFFICI.

Con senso lungimirante ci si prepara per il dopoguerra: chi può dubitare che, dopo tante lotte, dopo una così lunga compressione, l'umanità non debba sentire un irresistibile bisogno di ristoro, di svago, di sosta nei luoghi dove natura e arte assommano tante bellezze? E chi non vede quale sarà la parte dell'Italia nostra in questa ripresa di vita, di questa Italia uscita dal conflitto ingrandita materialmente e moralmente? Bisogna prepararsi a ricavare dal turismo tutti i vantaggi morali e materiali che esso può dare: e fra questi ultimi quelli valutari non sono certo tra i meno importanti. Il fattore economico nella valutazione del turismo è ormai universalmente sentito, e ogni Paese lotta strenuamente contro le concorrenze vicine e lontane, affina le armi di cui dispone, proporziona i mezzi agli scopi da raggiungere, crea, perfeziona, ingrandisce il materiale di propaganda: in una parola, si vale della pubblicità con tutta l'intensità che gli è consentita e in tutte le sue forme più efficaci.

Il concetto fondamentale informatore della riorganizzazione in atto dell'E.N.I.T. all'estero mira a creare vere *ambascerie del turismo*, inteso non come fenomeno a sé stante, ma come quello che realmente è; un'attività, cioè, molto complessa e che ha strette relazioni con tutta la vita spirituale ed economica della Nazione, con l'arte e con la cultura, con l'agricoltura e con l'industria, col commercio e con l'artigianato, con gli sport e con i costumi.

Potrà riuscire interessante la constatazione che questo concetto coincide sostanzialmente con quanto su questa stessa rivista scriveva L. V. Bertarelli nell'aprile 1921, presentando « la prima rete » degli uffici del Consorzio Italiano per gli Uffici di Viaggio e Turismo, allora costituito dall'E.N.I.T., e delineandone i compiti:

« Un ufficio idealmente completo dovrebbe poter dare tutti i servizi di informazioni orali e per corrispondenza; cooperare con la Sede Centrale dell'E. N. I. T. (Ente Nazionale per le Industrie Turistiche) per la propaganda, che deve estendersi dalle cose interessanti direttamente l'ordinario turista a quelle della cultura e delle industrie; diffondere la conoscenza delle nostre città d'arte, dei musei e delle bellezze naturali con tutti i mezzi che possono venire dalle pubblicazioni, dalla rappresentazione grafica, dalle proiezioni fisse e cinematografiche, fornendo di queste i mezzi ai locali esercenti. Una propaganda speciale dovrebbe essere fatta alle stazioni termali, balneari, climatiche e invernali.

« Industrie e commerci italiani – s'intende, all'infuori di ogni interesse privato – dovrebbero poter trovare nell' ufficio le indicazioni di massima più pratiche per i possibili clienti stranieri e forme di presentazioni, come mostre campionarie di piccole industrie artistiche e locali, partecipazioni ad esposizioni opportunamente scelte e simili.

« Nell'ufficio dovrebbero trovarsi tutte le notizie per le guide e corrieri, per gli alberghi, per i nostri servizi d'auto. Ed esso potrà assumersi

STOCCOLMA – ESTERNO DELLA DELEGAZIONE DELL'E.N.I.T.

DELEGAZIONE E.N.I.T. DI PARIGI – SALONE INFORMAZIONI.

tempi normali costituisce solo un'aliquota del movimento turistico complessivo, ma di una ben più ampia cerchia di persone. Vi è chi può essere indotto a fare un viaggio in Italia, ad esempio, solo perché ha saputo dell'esistenza di una determinata industria o di una particolare produzione artigiana, per visitare un osservatorio astronomico, un gabinetto scientifico, una coltura agricola o un impianto tecnico ecc., per prendere contatto con una accademia o un'associazione culturale o scientifica, consultare codici in una biblioteca, assistere a una stagione di concerti o a una presentazione di modelli d'alta moda.

Nella propaganda conviene, dunque, curare tutti questi elementi, ché tutti concorrono a incrementare il movimento turistico e, quel che più conta, la bilancia dei pagamenti internazionali e il prestigio italiano nel mondo. A tale scopo la Direzione Generale dell'E.N.I.T. ha intensificato i suoi rapporti, nell'ambito del Ministero della Cultura Popolare, con le Direzioni Generali per la Propaganda, per il Teatro e la Musica, per la Cinematografia e per la Radiodiffusione, mentre ha stipulato particolari accordi con l'Ente Nazionale Fascista dell'Artigianato e delle Piccole Industrie, con l'Istituto Nazionale per le Relazioni Culturali con l'Estero, con l'Ente Nazionale della Moda e, recentemente, con l'Ente del Tessile Nazionale.

In tal modo, facendo conoscere all'estero e mantenendo alta la tradizione non solo delle nostre bellezze naturali e artistiche, ma anche della nostra produzione teatrale, cinematografica, libraria, artigiana e tessile – per ricordare

un altro compito importantissimo: far conoscere, in una certa misura, il libro italiano ».

Sono questi, press'a poco, i caposaldi posti dall'Ecc. Toffano nel riordinamento delle Delegazioni dell'E.N.I.T. L'azione di queste non dovrà limitarsi a far conoscere le bellezze naturali e artistiche del nostro Paese, del resto già largamente, seppure imperfettamente, note, e la sua attrezzatura turistica, bensì estendere la sua azione a tutte le manifestazioni della vita e dell'attività nazionale che – sia nei compiti dell'arte, della cultura e della scienza, sia in quelli dell'industria, dell'agricoltura e del commercio – possono contribuire a dare una visione più completa della nostra Italia vivente. Si attirerà così l'attenzione non solo del turista puro, che anche in

solo le maggiori – si creano nelle Delegazioni E. N. I. T. centri di molteplice attività, manovranti, su terreno assolutamente apolitico, le leve fondamentali della nostra penetrazione spirituale, scientifica ed economica all'estero, e si centuplicano, sotto l'insegna della propaganda turistica, i motivi di interessamento per il nostro Paese.

Naturalmente, tale impostazione programmatica ha richiesto un adeguato sviluppo del personale e delle Sedi estere, non poche delle quali sono già state ampliate e trasformate o sono in via di esserlo, per sistemarvi anche centri di diffusione e mostre dell'artigianato, del libro, della moda e del tessile.

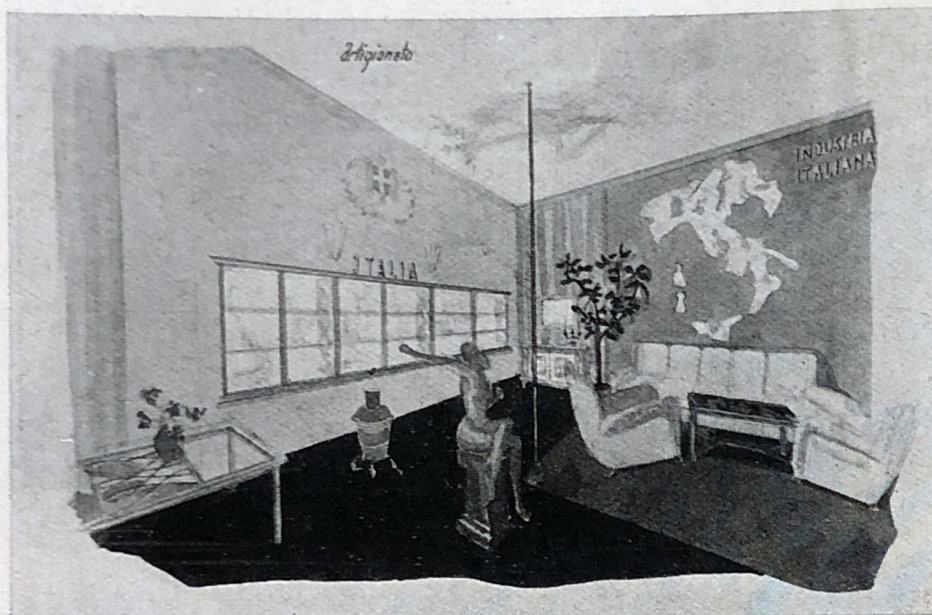
Un breve sguardo all'attività svolta dalla Delegazione di Budapest ci darà un'idea di come siano attrezzate anche le altre Delegazioni agenti oggi in Europa. In un grande locale, prospiciente la via più elegante della città, le luci si riflettono sui vetri di Murano; tappeti sardi guidano il passo del visitatore ad ammirare intorno a sé gli alabastri di Volterra, le ceramiche di Arezzo, le tarsie sorrentine, i legni scolpiti della Val Gardena... È l'artigianato italiano che avvince con la magia dei suoi prodotti, presentando in una mostra permanente le insuperabili realizzazioni uscite dalle sue mani.

Al piano superiore, spaziosi ambienti signorilmente arredati sono destinati a ricevere il pubblico; in un vasto salone di lettura sono a disposizione del visitatore gli opuscoli più attraenti, gli ultimi fascicoli delle riviste di attualità, le migliori opere di consultazione sulla storia, la letteratura, l'arte italiana. Lo stesso salone, opportunamente trasformato, vede periodicamente aderire all'invito della Delegazione influenti personalità del ceto letterario, artistico o mondano, che a loro volta propagano le impressioni riportate dalla conferenza, dalla proiezione cinematografica, dalla presentazione di modelli d'alta moda italiana alle quali hanno assistito.

Un ricevimento, dato in occasione di qual-

DELEGAZIONE E.N.I.T. DI BRUSSELLE – UFFICIO INFORMAZIONI.

DELEGAZIONE E.N.I.T. DI ZAGABRIA – SALONE A PIANTERRENO.

DELEGAZIONE E.N.I.T. DI MONACO DI BAVIERA – PROGETTO DI SALONE.

DELEGAZIONE E.N.I.T. DI PRAGA - PROGETTO PER IL SALONE DELL'ARTIGIANATO.

che ricorrenza; un rinfresco, che riunisce scrittori e giornalisti, ricordano agli stranieri la tradizionale e schietta ospitalità che l'Italia continuerà a offrir loro, insieme col godimento dei suoi tesori artistici e naturali, il giorno in cui essi torneranno a varcare le sue frontiere.

Sempre al piano superiore si lavora alacremente a diramare circolari, a comunicare informazioni e notizie turistiche alla stampa; si distribuiscono fotografie di attualità; si invia materiale propagandistico ai richiedenti; si diffondono pubblicazioni, opuscoli e manifesti negli ambienti suscettibili di penetrazione; si rilevano e segnalano i fenomeni in base ai quali sarà possibile far costantemente aderire l'attività di propaganda alle condizioni del paese e del momento.

E si organizzano cicli di conferenze da far tenere nelle principali città a noti oratori, ai quali si provvede il materiale illustrativo; si promuovono radiotrasmissioni di scene di costumi e di illustrazione di paesaggi, di chiese, di monumenti celebri – le une intercalate da canti regionali, le altre da musiche sacre, che fanno vivere all'ascoltatore la realtà della scena radiotrasmessa. Avvenimenti artistici italiani, quali giri teatrali, musicali, ecc., sono propagandati e appoggiati; la partecipazione a Fiere e Mostre del paese assicurata; l'allestimento di vetrine di propaganda particolarmente curato con la distribuzione di diorami, di fotografie e di altro materiale da esporre.

Lo stesso quadro si ripete nelle sedi di Zagabria, Praga, Monaco, Vienna, Berlino, Zurigo, Ginevra, Lugano, Parigi, l'Aja, Brusselle e Stoccolma, mentre sono in via di organizzazione quelle di Barcellona, Madrid e Lisbona.

Lavoro, dunque, d'ampio respiro. Attività in gran parte nuova ed estremamente varia, sia per i mezzi usati, sia per i territori in cui si svolge. Lavoro non sempre agevole e poco conosciuto in Italia, ma necessario oggi e ancor più domani, per ricordare ai popoli vicini e lontani che l'Italia, madre d'ogni bellezza e d'ogni arte, Paese di dottrina e di lavoro, d'azione e di pensiero, è più che mai presente sulla scena eternamente rotante della vita e della storia.

ANTONIO ALBERTI POJA

I PROBLEMI DELLA STRADA

ALLA RIUNIONE DELLA "COMMISSIONE STRADE" DELLA C.T.I.

I lettori di questa nostra Rivista conoscono le vigili cure che tradizionalmente e costantemente la Consociazione dedica ai problemi della strada. Quand'anche queste pagine e quelle della consorella *Le Strade* non si aprissero periodicamente ai dibattiti sui problemi della circolazione e della tecnica stradale, basterebbero a dimostrarlo la creazione dell'Istituto Sperimentale Stradale della C.T.I. e del R.A.C.I. - che per le sue funzioni e la sua attrezzatura ha avuto l'onore di un riconoscimento ufficiale da parte dell'Azienda Autonoma Statale della Strada, la quale lo considera suo organo sperimentale - e l'istituzione della Commissione Strade, che risale ai primi anni di vita del Sodalizio. Questa Commissione, composta di membri nominati *ad personam*, di alti funzionari degli Enti statali e autarchici, di insegnanti universitari, di rappresentanti di Imprese, ha l'importantissimo cómpito di studiare e discutere problemi tecnici e amministrativi connessi alla costruzione e all'esercizio delle strade; in una parola, tutto quanto si riferisce ai varî aspetti del complesso problema, che ha decisiva importanza non solo per il turismo, ma anche per l'economia dei trasporti. E che la Commissione Strade della C.T.I. trovi pieno riconoscimento delle sue finalità e delle sue benemerenze è provato dal lusinghiero interessamento col quale i rappresentanti del Governo Fascista seguono i suoi lavori.

Anche quest'anno, nonostante l'eccezionalità dell'ora che volge, la Consociazione ha creduto suo dovere di convocare le consuete assise della Commissione Strade, e la presenza attiva degli intervenuti, nonché la partecipazione ai lavori di un autorevolissimo Membro del Governo e di alti Gerarchi, hanno offerto la prova dell'importanza e della opportunità di tale convocazione.

Il raduno si è svolto nei giorni 17 e 18 aprile presso la sede della C.T.I., che ha tenuto a farne coincidere i lavori con la celebrazione di un tradizionale avvenimento della vita economica milanese: la Fiera Campionaria.

Alla presenza di un tecnico illustre – l'Ecc. Sen. Pio Calletti, Sottosegretario di Stato ai Lavori Pubblici, intervenuto in rappresentanza del Governo Fascista – dell'Ecc. il Prefetto di Milano, del Direttore Generale dell'Azienda Autonoma Statale della Strada, di alti Funzionari dell'Azienda stessa, di Capi degli Uffici Tecnici Provinciali e Comunali delle maggiori città italiane, il Presidente del nostro Sodalizio, Sen. Carlo Bonardi, ha recato a tutti il saluto deferente e cordiale della Consociazione. Rivolgendosi innanzi tutto all'Ecc. Calletti, il Sen. Bonardi gli ha espresso i sentimenti di viva soddisfazione per la presenza al raduno di colui che può vantare magnifiche realizzazioni nel settore stradale, avendo dotato il Paese – nella sua qualità di Direttore Generale della A.A.S.S. – di nuove arterie, che sono tangibile affermazione dell'Italia d'oggi e promessa di maggiori conquiste civili dell'Italia vittoriosa di domani. Ha pregato poi l'Ecc. Calletti di esprimere al Ministro dei LL. PP., Ecc. Gorla, l'espressione del sentimento grato e deferente della C.T.I.

Il Sen. Bonardi ha poi tratteggiato brevemente, ma incisivamente, il cómpito spettante alla tecnica stradale italiana dopo la vittoria, non solo perché dovremo allora affrontare il problema dello sviluppo delle nostre magnifiche autostrade e risolvere quello della viabilità minore, che ha importanza economica, sociale e civile, ma anche perché dotare l'Italia di nuovi mezzi di comunicazione sará opera degna della nuova potenza e delle accresciute forze del Paese, cui sará così consentito di operare in estensione e in profondità nel proprio spazio vitale.

L'Ecc. Calletti, dopo aver ringraziato il Presidente della C.T.I. del saluto cordiale e gradito, ha tenuto a sottolineare che il suo intervento in rappresentanza del Governo Fascista era dovuto a un preciso ordine del Duce e a delega specifica del Ministro Gorla. In contrasto con qualche scettico o superficiale, cui sembrasse per avventura non essere questo il momento di trattare argomenti di ordinaria amministrazione, il Convegno – ha affermato l'Ecc. Calletti – per la grandezza dell'ora che volge, assume un significato trascendente l'importanza dei temi in discussione, appunto perché significa certezza della vittoria. Da ciò il suo vivo plauso alla C.T.I., che, con questo Convegno, compie un atto di fede e di italianità. « Atto non nuovo nella storia del Sodalizio, la cui azione è tutta impregnata di purissima tradizione italica in ogni campo, in ogni tempo, in ogni circostanza ».

L'Ecc. Calletti ha poi ricordato le connessioni che esistono fra la tecnica stradale e i problemi della guerra moderna; ha rievocato le più nobili imprese costruttive, quali l'attuazione, nel territorio dell'Impero – dove il tricolore italiano non tarderà a sventolare di nuovo – di una gigantesca rete viabile che allaccia tutto il vasto paese; ha rievocato la realizzazione della Via Balbia, strumento possente della dura guerra che l'Italia, coi camerati della Germania alleata, combatte sul fronte libico-egiziano; né ha omesso un cenno alle strade albanesi, la cui rapida costruzione è stata un coefficiente di vittoria.

Ai problemi della costruzione si aggiungono ora quelli della manutenzione, anch'essi in stretta

relazione con le esigenze belliche, sia per la necessità di assicurare alle colonne motorizzate una circolazione regolare e sicura, sia per il dovere spettante ai tecnici di mantenere in efficienza, anche e nonostante la scarsezza dei prodotti, il magnifico patrimonio stradale italiano.

Ecco perché la riunione della Commissione Strade assume particolare importanza in questo momento; ed ecco perché l'iniziativa della C.T.I. è degna di tutta la comprensione e la simpatia.

Dopo gli applausi che coronano le parole del Sen. Bonardi e dell'Ecc. Calletti, il Presidente del raduno, cav. di gr. cr. dott. ing. Giuseppe Pini, Direttore Generale dell'Azienda Autonoma Statale della Strada, ha posto in discussione il Tema I: «Terminologia stradale». Anche la strada deve avere una propria terminologia italianissima. La nostra Commissione, che attende da anni a questo cómpito, ha potuto redigere una lista di voci che hanno avuto l'approvazione di tutti i tecnici. L'elenco si è ora accresciuto di nuove parole – circa un centinaio – che, come quelle precedentemente approvate, entreranno a far parte di un vocabolario stradale, che sarà pure opera della Commissione. Superfluo osservare che, in relazione all'attualità del tema, le proposte dei Relatori hanno suscitato l'attenzione e il consenso di tutti gli intervenuti.

Il II Tema in discussione – «Proposte di unificazione delle pezzature di pietrisco in uso per le costruzioni stradali» – costituisce un utile apporto a quel processo di unificazione che da tempo si svolge in ogni ramo della tecnica industriale e che vuol essere, in definitiva, una nuova affermazione della coscienza autarchica italiana. Unificare le pezzature di pietrisco significa semplificare le attrezzature di cava e render possibile di predisporre i varî tipi di pietrisco e di graniglie, nella certezza che le richieste si riferiranno costantemente ad essi.

«La collaborazione fra Pubbliche Amministrazioni e Imprese, in relazione ai capitolati speciali per i lavori stradali» ha formato oggetto del Tema III. Si è riconosciuta, fra l'altro, l'opportunità di allestire, per le costruzioni stradali, progetti studiati a fondo; di aumentare il personale specializzato a disposizione degli Uffici Tecnici; di completare le norme di accettazione dei materiali stradali e di iniziare la tipizzazione delle pavimentazioni.

Su questo tema i presenti hanno udito una interessante comunicazione dell'Ecc. Calletti, il quale, traendo argomento da accenni fatti allo stato attuale della legislazione in materia di lavori pubblici, ha dato notizia delle direttive impartite dal Ministro per gli studi intesi ad aggiornare questa legislazione in aderenza alla realtà odierna e alle esigenze del migliore ordinamento dei servizi.

Il IV Tema – «Il macchinario stradale in Italia ed eventuali direttive per l'avvenire» – ha dato motivo ad uno sguardo realistico alle attuali dotazioni ed alle previste disponibilità di macchinario nel dopoguerra. È bene attendere fin d'ora allo studio dei problemi che domani dovranno essere risolti anche in questo settore.

La discussione, sempre elevatissima e aderente alle situazioni e alla realtà, ha assunto anche più ampie proporzioni a proposito del Tema V: «La manutenzione stradale e le difficoltà odierne», sul quale il Cons. Naz. Peverelli, Preside della Provincia di Novara, ha ampiamente ed esaurientemente intrattenuto i presenti. Inutile nascondere le gravi difficoltà in cui si dibattono le Amministrazioni degli Enti autarchici – Provincie e Comuni – per la manutenzione delle strade, a cagione della deficienza di bitume, di asfalto e di catrame. Ma la tecnica stradale italiana non deve perciò incrociare le braccia e arrendersi. Questo il concetto essenziale delle vibranti dichiarazioni dell'Ecc. Calletti a conclusione del dibattito sul tema in esame e dei lavori del convegno. «La transitabilità e, quindi, la manutenzione delle strade debbono essere assicurate a tutti i costi – ha detto il Sottosegretario. – Dire *a tutti i costi* significa affermare che, quando difettino le disponibilità finanziarie e manchino i materiali più adatti, occorre supplire con ogni possibile risorsa tecnica e con la più perfetta e bene organizzata dedizione. Nell'ora presente, declinare le responsabilità significa disertare. Bisogna lottare strenuamente contro le difficoltà e cercare di superarle con la buona volontà e con l'organizzazione. Operando con spirito sempre combattivo, con decisa volontà di non piegare mai, balzano a volte le più imprevedute e imprevedibili soluzioni, soprattutto in Italia, dove il popolo possiede doti di genialità insospettate, risorse infinite, inesauribili capacità di adattamento alle situazioni».

E rivolgendosi ai tecnici stradali, l'Ecc. Calletti ha così concluso: «Ricordate anzitutto e soprattutto che anche voi dovete considerarvi, al pari di tutti gli Italiani, combattenti la battaglia civile, per la quale bisogna aguzzare l'ingegno e stringere la volontà; poiché combattere significa non rimanere statici, ma muoversi, agitarsi, stimolare tutte le risorse del proprio intelletto e non cedere mai, non dire mai: "io mi fermo e declino ogni responsabilità"; mai!».

Questo il significato più profondo e la prima ragion d'essere del Convegno, il quale si è concretato in una vibrante adunata di uomini che sentivano, esprimendo il loro pensiero sui maggiori problemi attuali della tecnica stradale italiana, di servire il Paese, guardando fisso – nel settore di loro competenza – ai cómpiti di oggi e alle mete immancabili di domani.

Indirizzare la corrispondenza impersonalmente alla Consociazione Turistica Italiana

Direttore: Sen. Carlo Bonardi

Direzione e Amministrazione: Consociazione Turistica Italiana - Milano, Corso Italia, 10

Redattore Capo Responsabile: Dott. Attilio Gerelli

Rizzoli & C. - Anonima per l'Arte della Stampa - Milano, Piazza Carlo Erba, 6